

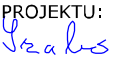





REVIZE Č.:	DATUM:	POPIS:
1	11/2024	ZMĚNA BARVY DLAŽBY

SOUŘADNICOVÝ S-JTSK, VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

STAVEBNÍK:  Město Beroun HUSOVO NÁMĚSTÍ 68 266 01 BEROUN IČ: 00233129 DIČ: CZ00233129		ZHOTOVITEL:  AFRY CZ s.r.o. MAGISTRŮ 1275/13 140 00 PRAHA 4 tel.: +420 277 005 500 www.afry.cz		
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU:  ING. LUKÁŠ SZABÓ	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:  ING. LUKÁŠ SZABÓ	VYPRACOVAL:  ING. LUKÁŠ SZABÓ	KONTROLOVAL:  NADĚŽDA KRÁKOROVÁ	
NÁZEV PROJEKTU: LOKALITA TIBA BEROUN - POZEMNÍ KOMUNIKACE				
ČÁST:	B			
STAVEBNÍ OBJEKT:	-			
PŘÍLOHA:	SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			
KRAJ:	STŘEDOČESKÝ KRAJ	ČÁST:	PŘÍLOHA Č.:	ČÍSLO PARE:
DATUM:	10/2024	B	-	
STUPEŇ:	PDPS			
MĚŘÍTKO:	-			
Č. ZAKÁZKY:	2024/0137			

Zhotovitel:
AFRY CZ s.r.o.

Datum:
10/2024

Zastoupený:
Ing. Petr Košan

Číslo zakázky:
2024/0137

Autorský kolektiv:
Ing. Lukáš Szabó
Naděžda Krákorová
Ing. Tereza Časová
Ing. Martina Kolářová
Miroslav Funda

Kontrola:
Ing. Lukáš Szabó
Naděžda Krákorová

Objednatel:
Město Beroun
Husovo náměstí 68, 266 01 Beroun

Zastoupený:
Ing. Jindra Nová
RNDr. Soňa Chalupová

LOKALITA TIBA BEROUN - POZEMNÍ KOMUNIKACE

OBSAH

1	POPIS ÚZEMÍ STAVBY	5
1.1	CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU, ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ A NEZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ, SOULAD NAVRHOVANÉ STAVBY S CHARAKTEREM ÚZEMÍ, DOSAVADNÍ VYUŽITÍ A ZASTAVĚNOST ÚZEMÍ.....	5
1.2	ÚDAJE O SOULADU S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ, S CÍLI A ÚKOLY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ, VČETNĚ INFORMACE O VYDANÉ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACI	5
1.3	GEOLOGICKÁ, GEOMORFOLOGICKÁ A HYDROGEOLOGICKÁ CHARAKTERISTIKA, VČETNĚ ZDROJŮ NEROSTŮ A PODZEMNÍCH VOD	5
1.4	VÝČET A ZÁVĚRY PROVEDENÝCH PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ	6
1.5	OCHRANA ÚZEMÍ PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ.....	6
1.6	POLOHA VZHLEDEM K ZÁPLAVOVÉMU ÚZEMÍ, PODDOLOVANÉMU ÚZEMÍ APOD.	9
1.7	VLIV STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY, OCHRANA OKOLÍ, VLIV STAVBY NA ODTOKOVÉ POMĚRY V ÚZEMÍ	9
1.8	POŽADAVKY NA ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN	10
1.9	POŽADAVKY NA MAXIMÁLNÍ DOČASNÉ A TRVALÉ ZÁBORY ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU NEBO POZEMKŮ URČENÝCH K PLNĚNÍ FUNKCE LESA	10
1.10	ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY – ZEJMÉNA MOŽNOST NAPOJENÍ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU, MOŽNOST BEZBARIÉROVÉHO PŘÍSTUPU K NAVRHOVANÉ STAVBĚ.....	11
1.11	VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY STAVBY, PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLANÉ, SOUVISEJÍCÍ INVESTICE ...	11
1.12	SEZNAM POZEMKŮ PODLE KATASTRU NEMOVITOSTÍ, NA KTERÝCH SE STAVBA UMISŤUJE A PROVÁDÍ.....	11
1.13	SEZNAM POZEMKŮ PODLE KATASTRU NEMOVITOSTÍ, NA KTERÝCH VZNIKNE OCHRANNÉ NEBO BEZPEČNOSTNÍ PÁSMO.....	11
1.14	POŽADAVKY NA MONITORINGY A SLEDOVÁNÍ PŘETVOŘENÍ.....	11
1.15	MOŽNOSTI NAPOJENÍ STAVBY NA VEŘEJNOU DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	11
2	CELKOVÝ POPIS STAVBY.....	12
2.1	CELKOVÁ KONCEPCE ŘEŠENÍ STAVBY	12
2.1.1	Nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejich současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí; údaje o dotčené komunikaci	12
2.1.2	Účel užívání stavby	12
2.1.3	Trvalá nebo dočasná stavba	12
2.1.4	Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem.....	12
2.1.5	Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů	12
2.1.6	Celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby – návrhová rychlost, provozní staničení, šířkové uspořádání, intenzity dopravy, technologie a zařízení, nová ochranná pásma a chráněná území apod.	14
2.1.7	U změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu; závěry stavebně technického průzkumu, případně stavebně historického a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí ..	15
2.1.8	Ochrana stavby podle jiných právních předpisů – kulturní památka apod.	15

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

15

2.1.10 Základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, (zahájení stavby, dokončení stavby, uvádění do provozu), členění na etapy, předpokládaná doba realizace 15

2.1.11 Základní požadavky na předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby - údaje o postupném předávání částí stavby do užívání, které budou samostatně uváděny do zkušebního provozu, zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby 15

2.1.12 Orientační náklady stavby 16

2.2 CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ 16

2.2.1 Urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení 16

2.2.2 Architektonické řešení - kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení 16

2.3 CELKOVÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ 16

2.3.1 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 nepřipustné přetvoření.. 16

2.3.2 Celková bilance nároků včetně jejich zdůvodnění, celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody, podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima 16

2.3.3 Celková spotřeba vody 16

2.3.4 Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem 17

2.3.5 Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě 21

2.4 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY 22

2.5 BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY 23

2.6 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA OBJEKTŮ 23

2.6.1 Popis současného stavu 23

2.6.2 Popis navrženého řešení 23

2.7 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ 78

2.8 ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ 78

2.9 ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA 79

2.10 HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ PROSTŘEDÍ 79

2.11 ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ 80

2.11.1 Ochrana před pronikáním radonu z podloží 80

2.11.2 Ochrana před bludnými proudy 80

2.11.3 Ochrana před technickou seizmicitou 80

2.11.4 Ochrana před hlukem 80

2.11.5 Protipovodňová opatření 80

2.11.6 Ochrana před sesuvy půdy 80

2.11.7 Ochrana před vlivy poddolování 80

2.11.8 Ostatní negativní vlivy 81

3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU 81

3.1 NAPOJOVACÍ MÍSTA TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY 81

3.2 PŘIPOJOVACÍ ROZMĚRY, VÝKONOVÉ KAPACITY A DÉLKY 81

4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ 81

4.1	POPIS DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ VČETNĚ BEZBARIÉROVÝCH OPATŘENÍ PRO PŘÍSTUPNOST A UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI SE SNÍŽENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE	81
4.2	NAPOJENÍ ÚZEMÍ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU	81
4.3	DOPRAVA V KLIDU	81
4.4	PĚŠÍ A CYKLISTICKÉ STEZKY	82
5	ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	82
5.1	TERÉNNÍ ÚPRAVY.....	82
5.2	POUŽITÉ VEGETAČNÍ PRVKY	83
5.3	BIOTECHNICKÁ, PROTIEROZNÍ OPATŘENÍ	83
6	POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	83
6.1	VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ – OVZDUŠÍ, HLUK, VODA, ODPADY A PŮDA	83
6.2	VLIV NA PŘÍRODU A KRAJINU (OCHRANA DŘEVIN, OCHRANA PAMÁTNÝCH STROMŮ, OCHRANA ROSTLIN A ŽIVOČICHŮ), ZACHOVÁNÍ EKOLOGICKÝCH FUNKCÍ A VAZEB V KRAJINĚ APOD. 84	
6.3	VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000	85
6.4	ZPŮSOB ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZÁVAZNÉHO STANOVISKA POSOUZENÍ VLIVU ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, JE-LI PODKLADEM.....	85
6.5	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	85
6.6	NAVRHOVANÁ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA, ROZSAH OMEZENÍ A PODMÍNKY OCHRANY PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ	85
7	OCHRANA OBYVATELSTVA	85
8	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	85
9	CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	86

1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

1.1 CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU, ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ A NEZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ, SOULAD NAVRHOVANÉ STAVBY S CHARAKTEREM ÚZEMÍ, DOSAVADNÍ VYUŽITÍ A ZASTAVĚNOST ÚZEMÍ

Stavba leží v katastrálním území Beroun, lokalita se nachází ve stávajícím uličním prostoru ulice Na Dražkách, U Archivu a Tovární v intravilánu obce Beroun.

Stavební pozemek je rovinatý, mírně klesající ze severozápadu na jihovýchod. Ve stávajícím stavu se v dotčené lokalitě nachází ulice Na Dražkách, U Archivu, Tovární

V zájmovém území byla v minulosti průmyslová zástavba, aktuálně je území již zdemolované a probíhá příprava výstavby obytné čtvrti a areálu základní a mateřské školy

Zájmové území leží dle biogeografického členění České republiky (Culek, 1996) v Karlštejnském bioregionu 1.18.

Stavba je v souladu s charakterem území. Je zachováno stávající využití, jedná se o dopravní infrastrukturu.

1.2 ÚDAJE O SOULADU S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ, S CÍLI A ÚKOLY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ, VČETNĚ INFORMACE O VYDANÉ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACI

Stavba je v souladu s územním plánem města Berouna, který jako poslední aktualizaci eviduje změnu č. 4a (nabytí účinnosti změny č. 4a dne 26. 7. 2022).

Dle územního plánu je území určeno jako zastavěné.

Stavba se nachází v plochách s funkčním využitím PZ (veřejná prostranství s převahou zeleně) v části P51e a DS (Doprava silniční). V okrajových částech zasahuje do ploch SM (smíšené využití území městského typu) a BH (bydlení hromadné).

Z hlediska dopravní infrastruktury je ulice Na Dražkách vedena jako místní hlavní obslužná komunikace. Územím je vedena také trasa plánované cyklostezky.

V okrajová částí zájmového území proběhla stavba asanačního opatření A6 dle územního plánu. Z hlediska veřejně prospěšných staveb naše stavba kříží stavbu X14 Veřejné prostranství PZ - TIBA - Na Náhonu.

Stavba je řešena v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb., Zákon o územním plánování a stavebním řádu (Stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů a s vyhláškou č. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území.

Stavba chrání stávající veřejné zájmy z hlediska životního prostředí (maximální zachování stávající aleje) a úpravou uličního prostoru zajišťuje bezpečný provoz všech účastníků dopravy.

1.3 GEOLOGICKÁ, GEOMORFOLOGICKÁ A HYDROGEOLOGICKÁ CHARAKTERISTIKA, VČETNĚ ZDROJŮ NEROSTŮ A PODZEMNÍCH VOD

Dle mapového podkladu České geologické služby spadá řešené území do oblasti, kde je geneze fluviální, horninový typ je zde sediment nezpevněný, jako hornina se zde evidují písek a štěrk. Zrnitost zemin se předpokládá písek, štěrk. Oblast spadá do soustavy Českého masivu - pokryvné

útvary a postvariské magmatity, oblast kvartér. Z pohledu geomorfologie jde o Poberounskou soustavu, Brdskou oblast, celek Hořovická pahorkatina, podcelek Hořovická brázda.

Dle mapového podkladu České geologické služby se nachází řešená oblast na území národního geoparku Geopark Barrandien. V blízkosti záměru se nenachází žádná oznámená důlní díla.

1.4 VÝČET A ZÁVĚRY PROVEDENÝCH PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

Diagnostika vozovky:

Prohlídkou byly zjištěny tyto poruchy:

- Ztráta asfaltového tmelu
- Výtluky
- Vysprávký
- Nepravidelné trhliny
- Podélné trhliny úzké
- Příčné trhliny úzké
- Příčné trhliny široké
- Podélné trhliny rozvětvené
- Síťové trhliny
- Olamování okrajů vozovky
- Místní pokles

Lze definovat 2 hlavní příčiny vzniku výše uvedených poruch. Jednak je to únava asfaltem stmelených vrstev. Ta vznikla vlivem stárí a ztrátou původních vlastností asfaltového pojiva a má za následek snížení odolnosti proti účinkům zatížení a klimatických vlivů. Další příčinou vzniku poruch je nedostatečná únosnost konstrukce vozovky.

Dendrologický průzkum:

V dotčeném území byla zmapována mimolesní zeleň, a to stávající lipová alej a porosty dřevin. Podrobný přehled zmapovaných dřevin viz dendrologický průzkum.

Klimatologické údaje:

Klimaticky spadá celá část řešené lokality do teplé oblasti, T2 – podle Quitta, 1971. Tzn., že je zde v roce 50 až 60 letních dní, 100 až 110 mrazových dní, 30 až 40 ledových dní, průměrná lednová teplota je -2 až -3 °C, průměrná červencová teplota 18 až 19 °C, počet dní se sněhovou pokrývkou 40 až 50, srážkový úhrn ve vegetačním období 350 až 400 mm.

Index mrazu je v dané lokalitě $Im=400-500$ °C den dle obrázku B.1 v ČSN 73 6114.

Průzkum geodetických bodů:

Dle mapového podkladu (dostupné on-line z: <https://geoportal.cuzk.cz/geoprohlizec>) je v zájmovém území stavby evidován bod podrobného polohového pole č. 1048, 1060, 1732, 1733 v k.ú. Beroun a bod podrobného výškového pole č. SC-004-68, SC-004-93, SC-004-94, SC-004-95 v k.ú. Beroun. Ne všechny body jsou v místě dohledatelné.

1.5 OCHRANA ÚZEMÍ PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

Záměr je situován mimo území s památkovou ochranou nebo území s archeologickými nálezy. V blízkosti ulice Tovární se ve směru do centra města nachází ÚAN I (poř. č. SAS 12-41-12/6). V prostoru křižovatky ulic Plzeňská a tovární se nachází kulturní památka kostel Zvěstování P. Marie (rejstříkové č. USKP 38460/2-289) s plošným vymezením ochrany. Ani jedno z těchto území nebude záměrem dotčeno.

Dle ustanovení § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen památkový zákon), je stavebník, pokud staví na území s archeologickými nálezy, povinen oznámit svůj stavební záměr již v době jeho příprav Archeologickému ústavu Akademie věd ČR a umožnit jemu, nebo jiné organizaci oprávněné dle § 21 památkového zákona, provést archeologický výzkum. Klíčový je pojem "území s archeologickými nálezy", přičemž se vlastní oblast vymezuje negativně. Tedy pouze tam, kde spolehlivě víme, že žádné nálezy nejsou a být nemohou, hovoříme o území archeologicky sterilním. Z uvedeného vyplývá, že území s archeologickými nálezy je prakticky celá Česká republika, proto by měl být u každého zásahu pod úroveň terénu přítomen archeolog. Před realizací stavby, popř. v jejím průběhu, bude proveden záchranný archeologický výzkum, zhotovitel stavby včas informuje příslušný ústav o plánovaném zahájení stavebních prací. Stavebník v součinnosti se zhotovitelem stavby s dostatečným předstihem ohlásí a projedná stavební záměr s Archeologickým ústavem AV ČR v Praze a umožní záchranný archeologický výzkum. Úhrada nákladů záchranného archeologického výzkumu se řídí ustanovení § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Upozorňujeme na oznamovací povinnost v případě náhodného archeologického nálezu (§ 23 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb.). Výskyt nálezů podléhá § 23 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, prováděcí vyhláška č. 66/1988 Sb., k uvedenému zákonu. Archeologickým nálezem je věc (soubor věcí), která je dokladem nebo pozůstatkem života člověka a jeho činnosti od počátku jeho vývoje do novověku a zachovala se zpravidla pod zemí. O archeologickém nález, který nebyl učiněn při provádění archeologických výzkumů, musí být učiněno oznámení Archeologickému ústavu nebo nejbližšímu oprávněnému muzeu buď přímo, nebo prostřednictvím obce, v jejímž územním obvodu k archeologickému nález došlo. Oznámení o archeologickém nález je povinen učinit nálezce nebo osoba odpovědná za provádění prací, při nichž došlo k archeologickému nález, a to nejpozději druhého dne po archeologickém nález nebo potom, kdy se o archeologickém nález dověděl. Archeologický nález i naleziště musí být ponechány beze změny až do prohlídky Archeologickým ústavem nebo muzeem, nejméně však po dobu pěti pracovních dnů po učiněném oznámení. Archeologický ústav nebo oprávněná organizace učiní na nalezišti všechna opatření nezbytná pro okamžitou záchranu archeologického nálezu, zejména před jeho poškozením, zničením nebo odcizením.

Bonitovaná půdně ekologická jednotka 4.56.00 legislativně spadá dle Vyhlášky o stanovení tříd ochrany č. 48/2011 Sb. do I. třídy ochrany zemědělského půdního fondu.

Při realizaci záměru nebude ohrožena jakost povrchových nebo podzemních vod závadnými látkami podle ust. § 39 zákona č. 254/2001 Sb. (vodní zákon). Použité stavební mechanizace budou zajištěny tak, aby nedošlo ke znečištění území ropnými látkami. Odvodnění staveniště bude zajištěno tak, aby nedocházelo k podmáčení okolních pozemků a k znečištění povrchových a podzemních vod v dané lokalitě.

Níže je uveden obecný výčet vybraných ochranných pásem (ne všechna z uvedených ochranných pásem se vyskytují na řešené stavbě). Nejčteněji dotčenými ochrannými pásmy budou především ochranná pásma technické infrastruktury. Zhotovitelem stavby budou splněny podmínky jednotlivých správců inženýrských sítí.

Ochranné pásmo vodovodních řadů a kanalizačních stok dle § 23, Zákona č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích) je stanoveno odstavcem 3 takto: Ochranná pásma jsou vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu:

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

Ochranné pásmo podzemního komunikačního sdělovacího vedení (sít elektronických komunikací – SEK) je v souladu s ustanovením § 102 zákona č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů stanoveno rozsahem 0,5 m po stranách krajního vedení SEK.

Ochranné pásmo podzemních vedení elektrizační soustavy do 110 kV včetně a vedení řídicí, měřicí a zabezpečovací techniky je stanoveno v § 46, odst. (5), zák. č. 458/2000 Sb. a činí 1 metr po obou stranách krajního kabelu kabelové trasy, nad 110 kV činí 3 metry po obou stranách krajního kabelu.

Ochranné pásmo nadzemního vedení podle § 46, odst. (3), zák. č. 458/2000 Sb., je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, které činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany:

- a) u napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně
 - i) pro vodiče bez izolace 7 m (resp. 10 m u zařízení postaveného do 31. 12. 1994),
 - ii) pro vodiče s izolací základní 2 m,
 - iii) pro závěsná kabelová vedení 1 m;
- b) u napětí nad 35 kV do 110 kV včetně: 12 m (resp. 15 m u zařízení postaveného do 31. 12. 1994).
- c) u napětí nad 110 kV do 220 kV včetně: 15 m

Poznámka: Další ochranná pásma viz daný zákon. Nadzemní vedení nízkého napětí (do 1 kV) není chráněno ochranným pásmem. Při činnostech prováděných v jeho blízkosti (práce v blízkosti) je nutné dodržet vzdálenosti dané ČSN EN 50110-1 ed. 3.

Plynárenské zařízení je dle ust. § 2925 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, provozováno jako zařízení zvláště nebezpečné a z tohoto důvodu je chráněno ochranným pásmem dle zákona č. 458/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Ochranným pásmem se rozumí souvislý prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení, který činí:

- a) U plynovodů a plynovodních přípojek o tlakové úrovni do 4 bar včetně, umístěných v zastavěném území obce 1 m na obě strany a umístěných mimo zastavěné území obce 2 m na obě strany.
- b) U plynovodů a plynovodních přípojek nad 4 bar do 40 bar včetně 2 m na obě strany.
- c) U plynovodů nad 40 bar 4 m na obě strany.
- d) U technologických objektů 4 m na každou stranu od objektu. Další ochranná pásma viz daný zákon.

Teplovody – dle § 87 ze zákona č. 458/2000 Sb.: Ochranné pásmo je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách zařízení na výrobu či rozvod tepelné energie ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo k tomuto zařízení a vodorovnou rovinou, vedenou pod zařízením pro výrobu nebo rozvod tepelné energie ve svislé vzdálenosti, měřené kolmo k tomuto zařízení a činí 2,5 m.

Pozemní komunikace

Silniční ochranné pásmo mimo souvisle zastavěné území obcí stanovuje § 30 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích jako území ohraničené svislými plochami do výšky 50 m vedenými po obou stranách komunikace ve vzdálenosti

- 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice anebo od osy větve její křižovatky s jinou pozemní komunikací
- 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu silnic I. třídy nebo místní kom. I. třídy
- 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu komunikace II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy

Dále tento zákon v § 33 uvádí: V silničním ochranném pásmu na vnitřní straně oblouku komunikace a místní komunikace I. nebo II. třídy o poloměru 500 m a menším a v rozhledových trojúhelnících

prostorů úrovnových křižovatek těchto pozemních komunikací se nesmí zřizovat a provozovat jakékoliv objekty, vysazovat stromy nebo vysoké keře a pěstovat takové kultury, které by svým vzrůstem a s přihlédnutím k úrovni terénu rušily rozhled potřebný pro bezpečnost silničního provozu; to neplatí pro lesní porosty s keřovým parkem zajišťující stabilitu okraje lesa.

Ochranné pásmo lesa

V zájmovém území stavby se nenachází ochranné pásmo pozemku plnicího funkci lesa. Ochranné pásmo lesa je 50 metrů. (Zákon č. 289/1995 Sb., lesní zákon – § 14 odst. 2.)

Ochranné pásmo vodních zdrojů

Ochranné pásmo vodních zdrojů řeší zákon č. 254/2001 Sb., § 30. V § 55 tohoto zákona jsou dále uvedena vodní díla.

Stavba se nenachází v území se zvýšenou ochranou vod – v ochranném pásmu vodního zdroje nebo v chráněné oblasti přirozené akumulace vod. V těsné blízkosti stavby nejsou evidovány objekty čerpání podzemních vod.

Stavba z pohledu životního prostředí neleží v žádné chráněné oblasti, kvůli které by bylo potřeba navrhnout zvláštní opatření. Stavba je mimo maloplošné zvláště chráněné území, rovněž je mimo velkoplošné zvláště chráněné území. Stavba nezasahuje do soustavy Natura 2000, stavba je mimo ptačí oblast i mimo evropsky významnou lokalitu.

1.6 POLOHA VZHLEDEM K ZÁPLAVOVÉMU ÚZEMÍ, PODDOLOVANÉMU ÚZEMÍ APOD.

Řešené území se nenachází v záplavovém území ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb., § 66.

Dle dostupných mapových podkladů zasahuje záplavové území pro Q100 přilehlou okružní křižovatku v ulici Koněpruská, na kterou se napojuje navazující stavební záměr v lokalitě. Zátopová čára pro Q100 je zřejmá i z územního plánu města Beroun. Jedná se o povodí Labe – Litavka a Berounka od Litavky po Loděnici (číslo hydrologického pořadí 1-11-04).

Řešená lokalita není dle mapových podkladů (Geofond Praha) na poddolovaném území.

Dle podkladů (archiv Geofondy Praha – registr sesuvů) nebyla zjištěna v zájmovém území žádná aktivní ani potenciální sesuvná území.

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

Není předpoklad, že by stavba měla vliv na okolní stavby a pozemky. Naopak stavba kultivuje veřejný prostor zájmového území a vytváří kvalitní okolí nové i stávající výstavby

Realizací komunikací se nepředpokládá, že by došlo k ovlivnění odtokových poměrů v území. Dešťová voda je ze zpevněných ploch odváděna podélným a příčným sklonem k okraji vozovky, a dále do uličních vpustí. Parkovací plochy mimo stání pro invalidy jsou navrženy z betonové dlažby s širokou spárou pro zajištění částečného vsaku vody.

Staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit přísunovými trasami pro dopravu materiálu tak, aby se stavba mohla řádně a bezpečně provádět. Nesmí docházet k ohrožování a obtěžování okolí, zejména hlukem a prachem nad limitní hodnoty stanovené jinými právními předpisy, k ohrožování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, ke znečišťování pozemních komunikací, ovzduší a vod, k omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení a požárními zařízeními. Staveniště (zařízení staveniště) bude vhodně odděleno od veřejného prostoru (oplocením, ochranným zábradlím nebo jinak z důvodu zajištění bezpečnosti a ochrany majetku).

Zhotovitel stavby bude organizovat práce tak, aby byly minimalizovány případné nepříznivé dopady stavby na provoz přilehlých komunikací a na okolní zástavbu.

1.8 POŽADAVKY NA ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN

Stavba vyžaduje kácení mimolesní zeleně. Hlavním důvodem kácení je přímý střet stávajících stromů s navrhovanou stavbou.

Ke **kácení jsou navrženy 2 stromy, viz. Dendrologický průzkum.**

S ohledem na velikost stávajících stromů a jejich stav (jedná se o vzrostlé stromy, často součástí skupiny dalších dřevin s propojeným kořenovým systémem) nelze uvažovat o jejich přesazení.

Kácení je navrženo **z důvodu přímé kolize s výstavbou dopravní infrastruktury.**

Podrobnosti ke kácení jsou uvedeny v samostatném stavebním objektu, resp. Dendrologickém průzkumu. Stromy určené ke kácení nejsou památnými stromy. Mimolesní zeleň určená ke kácení je vyznačena a popsána v situacích. Kácení bude realizováno v době vegetačního klidu. Ostatní dřeviny a stavby budou v průběhu kácení chráněny před poškozením. Společnost, která bude provádět kácení, požádá v dostatečném předstihu příslušný úřad o povolení ke zvláštnímu užívání dotčené pozemní komunikace ve smyslu § 25 odst. 6 zákona o pozemních komunikacích za účelem zřízení manipulačního prostoru při provádění prací – umísťování, skládání a nakládání věcí nebo materiálů nesloužící k údržbě silnice/komunikace a za účelem stanovení přechodné úpravy provozu (dopravního značení) k zajištění bezpečnosti na přilehlé komunikaci.

Orgán ochrany přírody může uložit povinnost přiměřené náhradní výsadby jako kompenzaci za případnou ekologickou újmu vzniklou pokácením dřevin, náhradní výsadba a její následná péče bude provedena na určeném místě (tak, aby stromy netvořily pevnou překážku při provozu na pozemních komunikacích) a v množství dle vydaného stanoviska příslušného úřadu. Dle zákona č. 114/1992 Sb., § 9, odst. 1, může být uložena následná péče o dřeviny po nezbytně nutnou dobu, nejvýše však na dobu 5 let. Konkrétní místa výsadby budou zhotoviteli stavby upřesněna před realizací náhradní výsadby. Dle zákona č. 114/1992 Sb., § 9, odst. 2, může orgán ochrany přírody uložit náhradní výsadbu na pozemcích, které nejsou ve vlastnictví žadatele o kácení, jen s předchozím souhlasem jejich vlastníka. Obce vedou přehled pozemků vhodných pro náhradní výsadbu ve svém územním obvodu po předběžném projednání s jejich vlastníkem (dle § 76, odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb.).

Pokud by orgán ochrany přírody neuložil provedení náhradní výsadby, bude postupováno dle zákona č. 114/1992 Sb., § 9, odst. 3.

1.9 POŽADAVKY NA MAXIMÁLNÍ DOČASNÉ A TRVALÉ ZÁBORY ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU NEBO POZEMKŮ URČENÝCH K PLNĚNÍ FUNKCE LESA

Výpis dočasných a trvalých záborů je přehledně vyspán v samostatné příloze.

ZPF je stavbou komunikací dotčen pozemek p. č. 888/51 v k.ú. Beroun.

PUPFL nebude dotčen.

1.10 ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY – ZEJMÉNA MOŽNOST NAPOJENÍ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU, MOŽNOST BEZBARIÉROVÉHO PŘÍSTUPU K NAVRHOVANÉ STAVBĚ

Stavba řeší rekonstrukci místních komunikací, resp. celého uličního profilu ulic Na Dražkách, U Archivu a Tovární. Z toho plyne možnost napojení na stávající dopravní infrastrukturu, tj. zůstane zachováno napojení na navazující úseky stávajících komunikací.

Součástí návrhu stavby je zajištění bezbariérového přístupu po upravených komunikacích pro pěší, řešení dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. Popis bezbariérovosti je součástí grafických výkresů v této projektové dokumentaci.

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

Stavba bude zahájena na základě vydaného stavebního povolení. Realizace bude prováděna dle investorem odsouhlaseného harmonogramu prací, který před zahájením stavby předloží vybraný zhotovitel stavby.

Stavba je plně koordinována se souvisejícími stavbami:

- Obytná čtvrť TIBA Beroun, hlavní architekt: ov architekti s.r.o.
- Základní a mateřská škola VIA Beroun, ul. Na Dražkách, Beroun, hlavní architekt: ov architekti s.r.o.

V rámci koordinace staveb je nutné dále zajistit přeložku horkovodu etapa 3 a 4 v souběhu se stavbou pozemních komunikací a dále zajistit demolicí oplocení kolem areálu býv. závodu TIBA v rámci výstavby SO 103.

Zhotoviteli této projektové dokumentace nejsou známy jiné související investice.

1.12 SEZNAM POZEMKŮ PODLE KATASTRU NEMOVITOSTÍ, NA KTERÝCH SE STAVBA UMISŤUJE A PROVÁDÍ

Viz samostatná příloha se záborovým elaborátem.

Informace o oprávnění vstupovat na cizí pozemky je uvedena v §34 zákona č. 13/1997 Sb.

1.13 SEZNAM POZEMKŮ PODLE KATASTRU NEMOVITOSTÍ, NA KTERÝCH VZNIKNE OCHRANNÉ NEBO BEZPEČNOSTNÍ PÁSMO

Stavbou vznikne ochranné pásmo nového veřejného osvětlení a přeložky kanalizace. Podrobněji viz níže kapitola 6.6.

1.14 POŽADAVKY NA MONITORINGY A SLEDOVÁNÍ PŘETVOŘENÍ

Vzhledem ke svému charakteru stavba nevyžaduje mimořádnou pozornost.

1.15 MOŽNOSTI NAPOJENÍ STAVBY NA VEŘEJNOU DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

Popis je uveden výše v kap. 1.10.

2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

2.1 CELKOVÁ KONCEPCE ŘEŠENÍ STAVBY

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

Jedná se o změnu dokončené stavby, kdy dochází k rekonstrukci uličního prostoru ulic Na Dražkách, U Archivu a Tovární v zájmovém území stavby. Stávající místní komunikace III. třídy (dle předaného pasportu místních komunikací města Beroun) jsou dvoupruhové s prostorem pro parkování po obou stranách komunikace a chodníky podél bývalého Areálu TIBA Beroun.

Mechanická odolnost je dána vlastnostmi asfaltových vrstev komunikace a stabilita je dána stabilitou tělesa komunikace. Zásady technického řešení návrhu vyplývají z požadavků příslušných platných právních předpisů (zákony ČR, vyhlášky, směrnice) a požadavků na technická řešení (ČSN, TP, TKP, VL). Odolnost stavby bude zajištěna použitím certifikovaných materiálů určených pro stavby pozemních komunikací. Vzhledem k charakteru stavby a při použití typizovaných prvků a dimenzí jednotlivých prvků (konstrukce vozovky apod.) lze konstatovat, že návrh z hlediska mechanické odolnosti a statického ověření vyhovuje. Stavba bude splňovat technické požadavky na stavby dle vyhlášky č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby a dle zákona č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, v aktuálním znění, viz rovněž nařízení vlády č. 163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky.

2.1.2 Účel užívání stavby

Stavba je pozemní komunikací, jedná se o dopravní infrastrukturu, která zajišťuje dopravní funkci. Konkrétně se jedná o místní komunikaci funkční třídy C, která má za úkol dopravní obsluhu přilehlých nemovitostí v řešené lokalitě.

Účelem dopravního značení, které je rovněž součástí tohoto projektu, je zajištění vydefinování pravidel provozu na pozemních komunikacích.

2.1.3 Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o stavbu trvalou. U dopravní infrastruktury se počítá s návrhovou dobou životnosti 25 let.

2.1.4 Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem

Návrh stavby vyhovuje požadavkům vyhlášky č. 398/2009 Sb. Výjimky z technických požadavků na stavbu a výjimky z technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nejsou vyžadovány. Rovněž souhlas s odchylným řešením z platných předpisů a norem není vyžadován.

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

Stanoviska dotčených orgánů jsou po jejich vydání součástí dokladové části. Vydaná stanoviska byla zohledněna v této projektové dokumentaci. Zhotovitel stavby se musí seznámit s dokladovou částí, realizace stavby bude probíhat dle připomínek uvedených v příslušných stanoviscích a vyjádřeních.

Vyjádření ke společnému povolení na akci: Lokalita TIBA Beroun – pozemní komunikace:

- 1) MěÚ Beroun – odbor životního prostředí** **č.j :MBE/86778/2023/ŽP-HaL**
Datum 2024/01/03
 vyjádření podle zákona č.201/2012 Sb., o ochraně ovzduší *bez námitek*
 vyjádření podle zákona č.289/1995 Sb., o lesích *bez námitek*
 vyjádření podle zákona č.334/1992 Sb., o ochraně ZPF
požádat o souhlas s odnětím pozemku p.č. 888/51 ze ZPF dle §9 zákona
 vyjádření podle zákona ČNR č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny *bez námitek*
ke kácení dřevin rostoucí mimo les se stanovenou velikostí a charakteristikou stavebník požádá
MěÚ Beroun, odbor ŽP
 vyjádření podle zákona č.541/2020 Sb., o odpadech *bez námitek*
 vyjádření podle §18 zákona č.254/2001 Sb., o vodách *bez námitek*
- 2) MěÚ Beroun – odbor dopravy a správních agend** **č.j. MBE/90826/2023/Dopr-DrP**
Datum 21.12.2023
Všeobecné podmínky
- 4) Město Beroun Odbor majetku a investic** **č.j. MBE/87771/2023/OMI_1-PobP**
Datum 4.3.2024
bez námitek
- 5) Město Beroun Odbor městských investic** **č.j. MBE/21426/2024/OMI_1-Ch**
Datum 21.3.2024
s podmínkami týkající se provedení stavby
- 6) MěÚ Beroun Odbor územního plánování a regionálního rozvoje** **č.j. MBE/86777/2023/UPRR-Kol**
Datum 21.3.2024
- 7) Krajské ředitelství Policie střeďočeského kraje** **č.j. KRPS-308729-2/čj-2023-010206**
Datum 27.12.2023
požadavky byly upraveny
- 8) Ministerstvo dopravy odbor infra. a územního plánu** **č.j MD-41363/2023-910/4**
Datum 4.12.2023
Souhlasí s připomínkami ohledně předání dokumentace skutečného provedení
Ministerstvo dopravy odbor pozemních komunikací **č.j. MD-42420/2023-930/2**
Datum 4.3.2024
Souhlasí s podmínkami pro umístění a realizaci
- 9) Krajská správa a údržba silnic Střeďočeského kraje** **531/24/KSUS/KLT/BALE**
Datum 19.1.2024
Souhlasí s podmínkami provádění prací a napojení na silnici II/605
- 11) Ředitelství silnic a dálnic** **RSD-264006/2023-1**
Datum 11.12.2023
Souhlasí s podmínkami při realizaci stavby
- 12) Krajská hygienická stanice** **č.j. KHSSC 74760/2023**
Datum 4.12.2023
Souhlasí
- 13) České Radiokomunikace a.s** **UPTS/OS/349412/2023**
Datum 6.12.2023
Bez připomínek
- 14) ČEZ Distribuce a.s.** **001146157486**
18.4.2024
Souhlas s podmínkami provedení souvisejících staveb přeložek VN a NN
- 15) CETIN a.s.** **0123494023**
Datum 6.12.2023
Souhlasí s podmínkami

16) ČD Telematika**2202300765****Datum 5.12.2023***Souhlas s podmínkami provádění prací***17) GasNet s.r.o****18) Innogy****4.4.2024***Souhlasí***19) AVE CZ odpadové hospodářství s.r.o.****Datum 15.12.2023***Souhlasí***20) VAK Beroun****023070220037****Datum 20.12.2023***Souhlas s podmínkami***21) Vodafone a.s.****231205-0819625107****5.12.2023***Souhlasí s podmínkami*

**Vyjádření k povolení odstranění stavby na akci: Lokalita TIBA Beroun – demolice
oplocení:**

1) MěÚ Beroun – odbor životního prostředí**č.j. MBE/71115/2024/ŽP-Hal****Datum 22.10.2024***Souhlasné závazné stanovisko s podmínkami pro stavebníka resp. zhotovitele.***2) MěÚ Beroun – odbor dopravy a správních agend****č.j. MBE/71116/2024/DOPR-JaD****Datum 24.10.2024***Souhlasné stanovisko s podmínkami pro stavebníka resp. zhotovitele.***3) ČEZ Distribuce a.s.****001154017449****001154017613****Datum 11.10.2024***Souhlas s podmínkami*

Ostatní vyjádření budou doplněny po ukončení inženýrské činnosti.

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

Rekonstruované místní komunikace jsou navrženy ve funkční třídě C v kategoriích pro SO 101 MO2p 21,75/12,00/50 a MO2p 20,75/15,40/50, pro SO 102 a SO 103 pak MO2p 17/9,30/50. Kategorie byla volena s ohledem na co možná největší zachování stávající vzrostlé aleje a možnosti její dosadby. Dále pak s ohledem na umožnění vytvoření parkování mezi upravenými vjezdy se zachováním odpovídajících rozhledových poměrů.

Součástí stavby je veřejné osvětlení, jehož účel je nasvětlit řešenou oblast a zajistit tak zvýšení bezpečnosti.

Dále je součástí stavby provedení úpravy dopravního řešení a technologie stávající světelně řízené křižovatky (SSZ) Plzeňská x Na Dražkách. Výše uvedené úpravy nemají vliv na intenzity dopravy, neboť se v tomto případě jedná o stavební úpravu stávající dopravní stavby, která negeneruje (s výjimkou samotného provádění stavby) žádnou novou dopravu.

Popis týkající se ochranných pásem je uveden v kap. 6.6.

2.1.7 U změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu; závěry stavebně technického průzkumu, případně stavebně historického a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí

Stávající místní komunikace jsou poplatné době svého vzniku. Jedná se o již dožilé komunikace, s chodníky, které jsou poškozeny vzrostlou alejí stromů. Kryty komunikací jsou neudržované a je nutná jejich rekonstrukce (viz diagnostika vozovky).

V místech, kde to umožňuje místní úprava provozu je umožněno parkování vozidel.

2.1.8 Ochrana stavby podle jiných právních předpisů – kulturní památka apod.

Pro tuto kapitolu platí informace uvedené v kapitole 1.5, viz výše.

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

Stavba se realizuje celkem na 12 499 m² plochy trvalého záboru a vyvolá potřebu 1 163 m² dočasného záboru. Celková plocha trvalého a dočasného záboru stavby je 13 662 m².

V rámci stavby nedojde k výrazné změně hospodaření s dešťovou vodou. Převážně bude odváděna do stávající kanalizace. Částečné vsakování bude umožněno na parkovacích stáních a dále rozšířením zelených rabátek v prostoru stromů. Dešťová voda z chodníků je primárně sváděna do zelených ploch u stromořadí, dále pak bude stékat do odvodňovacích zařízení.

Množství materiálu nutného pro realizaci stavby bude určeno v soupisu prací v projektové dokumentaci pro provádění stavby (PDPS).

U spotřeby energie je předpoklad pouze napájení souvisejících lamp veřejného osvětlení a úprava odběru v rámci rekonstrukce SSZ na křižovatce ulic Plzeňská, Na Dražkách a Bratří Nejedlých.

2.1.10 Základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, (zahájení stavby, dokončení stavby, uvádění do provozu), členění na etapy, předpokládaná doba realizace

Stavba bude realizována po etapách (viz příloha B.8 ZOV) tak, aby bylo minimalizováno dopravní omezení, aby byl v maximální možné míře zachována dopravní obsluha lokality.

Zahájení stavby bude nejdříve po získání společného povolení a vysoutěžení veřejné zakázky na zhotovitele stavby. Konkrétní termín bude zvolen dle požadavku investora a dle dohody se zhotovitelem stavby, případně v návaznosti na podmínky uvedené ve stanoviscích dotčených orgánů.

Předpokládá se, že stavba bude zahájena v jarních měsících a dokončena bude do 5 měsíců od zahájení stavby (jedná se o orientační hodnotu). Předpokládá se, že stavba bude zrealizována v rámci jedné stavební sezóny. Je nutné zohlednit vhodné klimatické období. V předstihu bude nutné zajistit pokácení vytipovaných stromů. Stavba bude probíhat dle harmonogramu prací vybraného zhotovitele stavby, který musí předložit harmonogram prací ke schválení před zahájením stavby. Je předpoklad, že stavba bude realizována po dílčích etapách tak, aby byl provoz na křižovatce omezen co nejméně.

2.1.11 Základní požadavky na předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby - údaje o postupném předávání částí stavby do užívání, které budou samostatně uváděny do zkušebního provozu, zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby

Případné předčasné užívání bude řešeno na základě dohody investora, zhotovitele stavby a příslušného úřadu. Předčasné užívání definuje § 123 zákona č. 183/2006 Sb. Cílem případného předčasného užívání je zajistit dopravní obsluhu území, minimalizovat dopravní omezení.

2.1.12 Orientační náklady stavby

Celkové náklady viz příloha F. Odhad nákladů je cca 42,6 mil. Kč.

2.2 CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

2.2.1 Urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení

Charakter stavby pozemní komunikace nevyžaduje specifické urbanistické řešení. Stavba pozemních komunikací vychází z potřeby rekonstrukce stávajících místních komunikací.

2.2.2 Architektonické řešení - kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení

Charakter stavby pozemní komunikace nevyžaduje specifické architektonické řešení. Materiály použité na stavbě budou splňovat kvalitativní požadavky dle příslušných technických předpisů a norem, budou použity certifikované výrobky. Barevné řešení bude přizpůsobeno vyhlášce č. 398/2009 Sb., bude zajištěn barevný kontrast u daných prvků.

2.3 CELKOVÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

2.3.1 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

Navržené řešení vychází z příslušných norem, tj. zejména ČSN 73 6101, ČSN 73 6102, ČSN 73 6110 a dále z příslušných technických předpisů, tj. zejména TP 65, TP 66, TP 83, TP 85, TP 100, TP 133, TP 135, TP 169, TP 179, TP 170 a TP 171.

Geometrické parametry okružní křižovatky vychází z TP 135. Technické řešení dimenzí konstrukce vychází z technických předpisů, tj. TP 170, kde byla zvolena daná skladba s ohledem na očekávané dopravní zatížení s přihlédnutím k návrhu doporučeného v rámci provedené diagnostiky vozovky. Návrh provizorního dopravního značení vychází z TP 66, návrh trvalého dopravní značení vychází zejména z TP 65, TP 100, TP 133 a TP 179.

Dopravní řešení SSZ bylo upraveno v souladu s TP 81 – navrhování SSZ na pozemních komunikacích.

Při návrhu byl důraz kladen na bezbariérové řešení stavby s ohledem na požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb.

Bližší popis jednotlivých stavebních objektů je uveden níže v kap. 2.6.

2.3.2 Celková bilance nároků včetně jejich zdůvodnění, celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody, podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima

Vzhledem k charakteru stavby se stavby netýká bilance nároků všech druhů energií, tepla a vody. Po dokončení stavby je u spotřeby energie předpoklad pouze napájení souvisejících lamp veřejného osvětlení a v rámci rekonstrukce SSZ na křižovatce Plzeňská, Na Dražkách a Bratří Nejedlých.

2.3.3 Celková spotřeba vody

Spotřeba vody se netýká pozemní komunikace. Spotřeba vody pro řešení silnice/komunikace se předpokládá pouze při realizaci stavby, po dokončení stavby lze očekávat pouze občasné čištění silnice/komunikace, což je s ohledem na množství vody zanedbatelné.

2.3.4 Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

Ochrana ovzduší není v rámci návrhu komunikace blíže řešena. U vlastní stavby se nepředpokládá negativní vliv na kvalitu ovzduší, nepředpokládá se zvýšení provozu a s tím navýšení emisí. Při stavebních činnostech budou zhotovitelem stavby využity dostupné prostředky ke snížení emisí prachu ze staveniště, blíže viz níže kap. 2.10.

Nakládání s odpady se bude v době realizace stavby řídit platnými legislativními předpisy, tj. zákonem č. 541/2020 Sb. o odpadech v platném znění a navazujícími a upřesňujícími právními předpisy, tj. především vyhláškou č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady.

Zařazování odpadů se bude provádět dle Vyhlášky č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů) v platném znění (zařazování odpadu se do 31. prosince 2023 provádí dle vyhlášky č. 93/2016 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů).

Pro specifické druhy odpadů se nakládání s nimi bude řídit zákonem č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností, v platném znění, a zákonem č. 477/2001 Sb., o obalech a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Nakládání s odpady bude řešeno mimo jiné v souladu s TP 105 a TP 116. Při nakládání s odpady budou v neposlední řadě zohledněny také požadavky platného plánu odpadového hospodářství České republiky a plánů odpadového hospodářství jednotlivých krajů.

Původcem odpadů budou zhotovitelé stavebních prací. Provozovatel stavby povede průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi dle §94 zákona č. 541/2020 Sb., v platném znění, resp. dle §26 vyhlášky č. 273/2021 Sb., v platném znění. V případě produkce více než 600 kg nebezpečného nebo 100 t ostatního odpadu je původce povinen posílat každoročně hlášení o produkci odpadů dle §95 odst. 3 tohoto zákona, resp. §27 této vyhlášky.

Ke kolaudaci budou následně předloženy doklady o způsobu odstranění odpadů během stavebních prací a evidence odpadů z etapy stavebních prací.

Odpad bude v průběhu stavebních prací na staveništi tříděn podle kategorie a druhu. Ke shromažďování, resp. soustřeďování odpadů dle nové terminologie, jednotlivých druhů odpadů vytvoří dodavatel stavby potřebné podmínky definované §30 zákona č. 541/2020 Sb., resp. §5 vyhlášky č. 273/2021 Sb. v platném znění. Dále bude vznikající odpad ukládán buď přímo na transportní vozidla, nebo do kontejnerů umístěných na ploše staveniště k následnému odvozu. Přednostně budou odpady dále využity (stavební recyklát, dřevní hmota, železo). Materiálové využití bude mít přednost před jejich uložením na skládku nebo jiným využitím odpadů. Odpady budou původcem předávány v souladu s hierarchií odpadového hospodářství podle §13 odst. 1 e) zákona o odpadech. Odvoz odpadu bude prováděn smluvně.

Hierarchii nakládání s odpady lze dle preferencí definovat následovně:

- 1) předcházení vzniku odpadů
- 2) příprava k opětovnému použití
- 3) recyklace odpadů
- 4) jiné využití, například energetické využití
- 5) odstranění odpadů

Nebezpečné odpady, resp. odpady kategorie N definované § 7 zákona, budou shromažďovány na vyhrazených místech odděleně, ve speciálních nepropustných kontejnerech a nádobách určených k tomuto účelu a zabezpečených tak, aby nemohlo dojít k neoprávněné manipulaci s nebezpečnými odpady nebo k úniku škodlivin z uložených odpadů. Nebezpečné odpady budou rovněž náležitě označovány ve smyslu § 39 vyhlášky č. 273/2021 Sb. Nebezpečné odpady budou předávány původcem v souladu s hierarchií odpadového hospodářství podle § 13 odst. 1 e) zákona o odpadech.

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

Po dokončení stavby budou dotčené pozemky z hlediska odpadového hospodářství uvedeny do původního stavu, tj. nebudou zde skladovány/soustřeďovány žádné odpady.

Druhy odpadů a nakládání s nimi – pro řešenou stavbu lze předpokládat následující uvedené druhy odpadů:

Tabulka: Předpokládané druhy odpadů dle vyhl. o Katalogu odpadů				
Kód	Název	Kategorie	Způsob nakládání	Původ odpadu
13	Odpady olejů a odpady kapalných paliv	N	Předání v souladu s § 13 zákona o odpadech	Ze stavebních strojů (množství nelze předem určit, jde o věc zhotovitele stavby)
15 01	Obaly			
15 01 02	Plastové obaly	O	Bude recyklováno – odevzdáno do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem odpadu	Obaly zabudovaných materiálů
15 01 06	Směsné obaly	O	Energetické využití / nevhodný materiál bude odvezen na řízenou skládku	Obaly zabudovaných materiálů, např. obal cementu pro beton základu značek (množství odpadu nelze předem určit)
17	Stavební a demoliční odpady			
17 01	Beton, cihly, tašky a keramika			
17 01 01	Beton	O	Odvoz do recyklačního střediska nebo na předem určené místo správce komunikace pro další využití	Z demolice – prostý beton, železobetonové panely, obrubníky, zámková dlažba z chodníků
17 02				
17 02 02	Sklo	O	Bude recyklováno – odevzdáno do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem odpadu	Z demolice VO a DZ
17 02 03	Plasty	O	Bude recyklováno – odevzdáno do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem odpadu	Z demolic balisetů a plastové zatravnovací tvárnice
17 03	Asfaltové směsi, dehet a výrobky z dehtu			
17 03 01	Asfaltové směsi obsahující dehet	N	Odvoz na skládku nebezpečného odpadu	Z demolice (případný výskyt dehtu možno prokázat až při realizaci)
17 03 02	Asfaltové směsi bez dehtu	O	Odvoz do recyklačního střediska, bude recyklováno / nevyužitelný materiál bude odvezeno na řízenou skládku	Z odkopu a frézování asfaltové vozovky
17 04	Kovy, slitiny kovů			
17 04 01	Měď, bronz, mosaz	O	Bude recyklováno – odevzdáno do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem odpadu	Úprava VO, úprava SSZ
17 04 05	Železo a ocel	O	Bude recyklováno – odevzdáno do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem odpadu	Z demolice (stožáry VO, SDZ, SSZ, poklopy)
17 04 07	Směsné kovy	O	Bude recyklováno – odevzdáno do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem odpadu	Úprava VO
17 05	Zemina (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst), kamení			

17 05 04	Zemina a kamení bez nebezpečných látek	O	Odvoz do recyklačního střediska, možné využití vhodného materiálu ke zpětnému zásypu, nevyužitý (nevhodný) materiál bude odvezen na skládku*	Z demolice, výkopek, žulové obrubníky a dlažební kostky, podkladní vrstvy komunikace
20	Komunální odpady			
20 02	Odpady ze zahrad a parků (včetně hřbitovního odpadu)			
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O	Jiné využití odpadů, např. energetické využití nebo kompostování – odvoz do bioplynové stanice/kompostárny	Odpad z kácení a údržby zeleně
20 02 02	Zemina a kameny	O	Bude odvezeno na řízenou skládku	Odpad z údržby komunikace
20 03 01	Směsný komunální odpad	O	Energetické využití/skládkování	Odpad z provozu zařízení staveniště (množství nelze předem určit, jde o věc zhotovitele stavby)

Kategorie odpadu O – ostatní odpad
 N – nebezpečný odpad

Druhy odpadů a jejich množství, jejichž vznik se předpokládá v souvislosti s demoličními pracemi a výstavbou, jsou druhově zařazeny na základě zkušeností z obdobných staveb. Nelze však vyloučit, že v průběhu výstavby budou některé druhy odpadů na základě jejich zjištěných složek zařazeny jinak. Očekávat lze jak odpady kategorie O – ostatní i kategorie N - nebezpečné.

Nakládání s odpady: kategorie „O“ - ostatní odpady

Ostatní odpady budou utříděně soustřeďovány dle druhu a kategorie na místech jim určených a zajištěných tak, aby byly chráněny před povětrnostními a jinými vlivy včetně odcizení (v souladu s § 30 zákona č. 541/2020 Sb., resp. § 5 vyhlášky č. 273/2021 Sb. v platném znění). Odpady budou původcem předávány v souladu s hierarchií odpadového hospodářství podle § 13 odst. 1 e) zákona o odpadech.

Beton z demolic

Vybouraný beton, včetně železobetonu, je doporučeno přednostně zpracovat v zařízeních na recyklaci stavebních odpadů. Výše uvedené odpady určené k recyklaci musí při používání na povrchu terénu splňovat podmínky stanovené vyhláškou č. 273/2021 Sb. v platném znění.

Asfaltový kryt

Vybouraný živičný kryt (asfaltový beton) bude recyklován v zařízeních na recyklaci stavebních odpadů, popřípadě vybourané kry živice lze nabídnout nejbližší obalovně živičných směsí na předrcení a následné využití. Pro zjištění kvality živičného krytu bud postupováno v souladu s vyhláškou č. 273/2021 Sb., o kritériích, při jejichž splnění je asfaltová směs vedlejším produktem nebo přestává být odpadem.

Výkopová zemina a kamení

Část neznečištěné zeminy bude možné využít pro zpětné zásypy stavební jámy a terénní úpravy (sadové úpravy), neboť zákon č. 541/2021 Sb. v platném znění se nevztahuje na nekontaminované zeminy a jiné přírodní materiály vytěžené během stavebních činností, pokud vlastník prokáže, že budou použity v přirozeném stavu v místě stavby a že jejich použití nepoškodí nebo neohrozí životní prostředí nebo lidské zdraví.

Pokud zemina a jiné přírodní materiály nebudou použity v místě stavby, je původce odpadu povinen je předat v souladu s hierarchií odpadového hospodářství podle §13 odst. 1 e) zákona o odpadech.

Pro předání odpadu oprávněné osobě je nutné zjistit jeho kvalitu, a to podle postupů daných vyhláškou č. 273/2021 Sb.:

- např. v případě předání odpadu po zasypání (dříve využití odpadu na povrchu terénu) musí odpad splňovat limity, které jsou stanoveny v Příloze č. 5 (tab. 5.1, 5.2 a 5.3) vyhlášky č. 273/2021 Sb. Zároveň v případě, že se na jednom místě využije k zasypání více než 1000 t odpadu, je nutné pro takovou činnost zpracovat hodnocení rizika podle §6 odst.6 vyhlášky č. 273/2021 Sb.

- pokud jsou překročeny limity ukazatelů uvedených v tab. 5.1, 5.2 a 5.3 Přílohy č. 5 vyhlášky č. 273/2021, je nutné s odpadem nakládat dle jeho skutečných vlastností a předat ho do zařízení k tomu určenému (např. zařízení skládka, biodegradace apod.).

Při samotné realizaci výkopových prací je třeba sledovat, zda těžený materiál nebyl kontaminován nebezpečnými látkami. V případě zjištěné kontaminace je nutno provést standartní rozbor materiálu na kontaminaci a následně na základě výsledku tohoto rozboru materiál zařadit jako druh 17 05 03* (zemina a kamení obsahující nebezpečné látky) a nakládat s tímto odpadem jako s odpadem nebezpečným (např. uložit na skládce nebezpečných odpadů, popř. využít biodegradace).

Nakládání s odpady: kategorie „N“ – nebezpečné odpady

Nebezpečné odpady, resp. odpady kategorie N definované §7 zákona, budou shromažďovány na vyhrazených místech odděleně, ve speciálních nepropustných kontejnerech a nádobách určených k tomuto účelu a zabezpečených tak, aby nemohlo dojít k neoprávněné manipulaci s nebezpečnými odpady nebo k úniku škodlivin z uložených odpadů. Nebezpečné odpady budou rovněž náležitě označovány ve smyslu §39 vyhlášky č. 273/2021 Sb. Nebezpečné odpady budou předávány původcem v souladu s hierarchií odpadového hospodářství podle §13 odst. 1 e) zákona o odpadech.

Hodnocení nebezpečných vlastností odpadů se provádí v souladu s § 76 zákona o odpadech.

Během výstavby může potencionálně dojít k úniku (rozlití) ropných látek, které mohou být likvidovány biodegradací na skládce. Pravidelnými kontrolami stavu stavebních strojů a nákladních automobilů bude minimalizován vznik tohoto odpadu.

Vznik jiných nebezpečných odpadů (např. asphalt s dehtem) se v průběhu výstavby neočekává.

V případě vzniku nebezpečných odpadů, budou tyto umístěny do zabezpečených nádob, či obalů odpovídajících povaze nebezpečné látky tak, aby bylo zamezeno úniku látek do okolního prostředí, a aby byla minimalizována všechna potencionální rizika. Tyto odpady budou předávány oprávněným osobám a doklady o jejich způsobilosti budou uchovávány dle předpisů. Manipulace s odpady bude zaznamenávána v průběžné evidenci a pro nebezpečné odpady bude vypracováván ohlašovací list pro přepravu dle §39 vyhlášky č. 273/2021 Sb.

Zařízení na využívání/odstraňování odpadů

Aktuální informace o provozu zařízení k nakládání s odpady jsou uvedeny v Registru zařízení ISOH, data dostupné on-line: <https://isoh.mzp.cz/RegistrZarizeni/Main/Vyhledat>

Užíváním stavby při běžném provozu může docházet ke vzniku odpadů při těchto činnostech: úklid vozovky, sekání trávy na zatravněných plochách, údržba dřevin, údržba sjízdnosti komunikace, čištění stok a dešťových vpustí, drobné opravy vozovky, odstraňování znečištění komunikace po havarovaných vozidlech a další odpady vzniklé provozem po komunikaci.

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

Netýká se řešené dopravní stavby s výjimkou SSZ, které je již napojeno stávajících sítí na řídicí ústřednu SSZ.

2.4 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY

Zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení informačních systémů

Popis bezbariérového řešení je součástí samostatných výkresů, které jsou součástí dokumentace, kde je graficky zaznačeno vzorové řešení.

Úseky komunikací pro pěší jsou navrženy s ohledem na požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, realizace stavby bude splňovat podmínky této vyhlášky.

Parkovací stání jsou navržena jako podélná, šířka 2,30 (resp. 2,25) m, délka 5,75 (resp. 6,75) m, u stání pro osoby s omezenou schopností pohybu je navrženo stání šířky 3,5 m. Viz situační zákresy. Podélný sklon parkovacích stání bude dle podélného sklonu přilehlé komunikace, příčný sklon parkovacích stání dle situace, standardně 2,0 %.

Chodníky mají šířku min. 2,0 m. Příčný sklon chodníků je max. 2,0 %, min. průchozí šířka s příčným sklonem max. 2,0 % je zajištěna v min. šířce 900 mm.

Podélný sklon trasy pro pěší není větší než 8,33 % (1:12), respektive není větší než 12,5 % na délce větší než 3 m v místě napojení na vozovku. Podélné sklony rovněž vyhovují podmínce, že není na úseku delším než 200 m podélný sklon větší než 5,0 % (1:20), čili nemusí být řešeno odpočívadlo.

Chodníky jsou v celé délce vybaveny přirozenou vodící linií ve formě parkové obruby s nášlapem alespoň 60 mm nad pochozí plochou, popř. přirozenou vodící linií tvoří stěna domu či zídka. (Viz bod 1.2.1.1 přílohy č. 1 k vyhlášce č. 398/2009 Sb.) Přirozená vodící linie bude na několika místech přerušena na více než 8 m, proto je navržena umělá vodící linie.

Umělá vodící linie je navržena ve vstupu k budově na pozemku parc. č. 2174 v km 0,017 SO102, dále u vjezdu a vstupu na pozemky 1162/23 a 2811/1 v km 0,81 SO 102 a při vstupu na pozemek parc. č. 888/46 v km 0,07 SO102. Dále je navržena při vstupu na pozemek parc. č. 888/29, u přechodu pro chodce v km 0,014 SO 103 v ulici Tovární směr ul. Tyršova, v km 0,015 SO 103 ulice Tovární směr ul. Na Náhonu.

Varovné pásy budou provedeny v šířce 400 mm, podél celé délky snížené obruby, jejíž nášlap je ≤ 80 mm. (Viz bod 1.2.4 v příloze č. 2 k vyhlášce č. 398/2009 Sb.) Snížení chodníku bude realizováno na výšku nášlapu vůči okolní vozovce 20 mm.

Signální pásy budou š. 800 mm, délky min. 1500 mm. Tomuto požadavku bude uzpůsobena šířka chodníku.

Vodící pás přechodu: 2 × 3 nebo 2 × 2 pásy z termoplastu, šířka 550 mm. Zřídí se, je-li signální pás kratší než 1,50 m, popř. je-li trasa přecházení vedena ze směrového oblouku o poloměru menším než 12 m. Umístění bude v ose signální pásu.

Signální pásy budou umístěné v jedné ose. Signální pásy budou začínat u přirozené vodící linie. Dle čl. 10.1.3.1.12 v ČSN 73 6110/Z1 může být z technologických důvodů signální pás odsazen od vodící linie nejvíce o 0,30 m.

Varovný (signální) pás bude proveden z reliéfní dlažby s půlkulatými výběžky. Barva povrchu varovného (signálního) pásu bude barevně kontrastní vůči okolnímu povrchu, bude užito dlažby barvy červené, reliéfní dlažba (hmatová úprava nezaměnitelného charakteru a struktury) vnímatelná nášlapem a bílou holí, povrch plochy do vzdálenosti nejméně 250 mm od tohoto pásu musí být rovinný při dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti a musí být vůči varovnému (signálnímu) pásu vizuálně kontrastní. Tzn., že na lemování reliéfní dlažby bude užito dlažby bez zkosených hran. (Viz body 1.2.2. a 1.2.4 přílohy č. 1 a bod 2.2.3 přílohy č. 2 k vyhl. č. 398/2009 Sb.)

Použitý materiál pro "stanovené výrobky" ve smyslu zákona č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky, ve znění pozdějších předpisů, bude vyhovovat podmínkám nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a s tím spojeným TN TZÚS 12.03.04 až 07, např. betonová zámková dlažba pro signální, varovné a hmatné pásy s výstupky pravidelného tvaru podle TN TZÚS 12.03.04.

Silnice/Komunikace pro pěší bude v souladu s bodem č. 1.1.2 přílohy č. 1 vyhlášky č. 398/2009 Sb. Povrch pochozích ploch musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu.

Případné stožáry VO v trase chodníku budou dle bodu č. 1.2.11 přílohy č. 1 k vyhl. č. 398/2009 Sb., tzn., že bude zajištěn vizuální kontrast sloupů veřejného osvětlení, kontrast bude proveden označením kontrastního pruhu ve výši 1,40 - 1,60 m od pochozí plochy (ČSN ISO 3864-1).

Výkopy a staveniště musí být zabezpečeny tak, aby nebyly ohroženy osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace ani jiné osoby. Požadavky na technické řešení jsou uvedeny v bodě 4 přílohy č. 2 k vyhlášce č. 398/2009 Sb.

SSZ bude vybaveno akustickou signalizací pro nevidomé.

2.5 BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY

Stavba svým charakterem (liniová stavba) nevyžaduje zvláštní opatření pro zajištění bezpečnosti při jejím užívání. Uživatelé, účastníci silničního provozu, se při užívání této stavby musí řídit obecně platnými právními předpisy ČR, týkající se provozu motorových i nemotorových vozidel na pozemních komunikacích.

Zhotovitel stavby musí dbát montážních a technologických pokynů příslušných výrobců stavebních prvků a konstrukcí použitých v rámci řešené stavby.

2.6 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA OBJEKTŮ

2.6.1 Popis současného stavu

Stávající komunikace jsou poplatné době svému vzniku. Plochy komunikací navazují na odstavné plochy případně přímo na nezpevněné plochy, povrchy chodníků jsou v nevyhovujícím stavu s výrazným poškozením od kořenů stromů. Stávající odvodnění a osvětlení není vyhovující a s ohledem na plánovanou revitalizaci brownfieldu (areál TIBA) je nutné prostor místních komunikací rekonstruovat a uvést do souladu s požadavky předpokládaného provozu.

2.6.2 Popis navrženého řešení

SO 003 Demolice oplocení

Před započítím bouracích prací je nutné ověřit, zda v oplocení nejsou žádné živé části elektrického vedení, rozvaděče, přípojky k osvětlení a ostatních sítí. V případě jejich výskytu je třeba je v předstihu odpojit.

Návrh postupu bouracích prací s ohledem na požadavek vertikálního způsobu bourání směrem shora dolů:

- Odstranění plotových polí oplocení
- Odstranění podezdívek
- Odstranění základů podezdívek

Provádění bouracích prací je rozděleno do 3 etap. Etapa 1, která zahrnuje demolici 10. a 11. úseku oplocení bude prováděna během výstavby 1. etapy

Po demolici oplocení bude provedena související stavba přeložky horkovodu. Etapa 2, která obsahuje demolici úseků 1-9 včetně vrat A-C, bude prováděna před zahájením etapy 3a.

Třetí etapa, která obsahuje demolice oplocení části úseků 21. a 22. bude prováděna před zahájením etapy 3.

Během demolice nebudou prováděny práce, které by mohly mít vliv na stabilitu sousedních staveb.

SO 101 Etapa 1 - ulice Na Dražkách

Směrové vedení

Stavební objekt je napojen na stávající stav místní komunikace ulice Plzeňská a související stavbu miniokružní křižovatky, která je součástí projektu Základní a mateřská škola VIA Beroun.

Směrové vedení je navrženo v napojení na související stavbu miniokružní křižovatku ulic Na Dražkách a nově vybudované propojovací komunikace k ulici Koněpruská přímým úsekem, který končí napojením na stávající komunikaci ul. Plzeňská.

Podrobněji viz příloha Stavební situace D.1.1.1.2

Výškové vedení

Niveleta trasy se oproti původnímu stavu mírně nadvyšuje z důvodu úpravy příčného profilu do střechovitého sklonu s odvodněním k pravé a levé straně komunikace oproti stávajícímu odvodnění do uličních vpustí v ose komunikace. Na trase jsou navrženy tři údolnicové oblouky o poloměrech $R = 4500,00$ m, $R = 5000,00$ m a $R = 1000,00$ m. Maximální podélný sklon je 4,76 %, minimální 1,96 %.

Podrobněji je problematika popsána v příloze D.1.1.1.3 Podélné profily.

Šířkové uspořádání

Základní šířka komunikace je navržena 6,00 m mezi obrubami.

Základní šířkové uspořádání kategorie MO2p -/9,25/50:

jízdních pruh	2x 2,75 m
odvodňovací proužky	2x 0,25 m
parkovací pruh vpravo	2,25 m
chodník	2x 2,00 m
zelený pás	proměnná

Šířkové uspořádání komunikace s odbočovací pruhem kategorie MO3p -/12,00/50:

jízdních pruh	2x 2,75 m
odbočovací pruh	1x 2,75 m
odvodňovací proužky	2x 0,25 m
parkovací pruh vpravo	2,25 m
chodník	2x 2,00 m
zelený pás	proměnná

Parkovací stání pro zdravotně tělesně postižené je navrženo v šířce 3,50 m.

Podrobněji viz příloha Vzorové příčné řezy D.1.1.1.4

Obrubníky

Silniční obrubníky betonové o rozměrech 150 x 300 mm lemující vozovku a parkovací stání:

- základní nášlap +0,12 m
- v místě parkovacích stání +0,08 m
- v místě chodníkového přejezdu +0,05 m
- v místě středového pojížděného ostrova okružní křižovatky +0,05 m
- v místě přechodu +0,02 m
- v hranách chodníku chodníkového přejezdu ±0,00 m

Sadové obrubníky betonové o rozměrech 80 x 250 mm:

- v místě mezi vozovkou a plochou parkovacích stání ±0,00 m
- v místě vodící linie chodníku +0,08 m

Vozovka bude spolu s obrubníky lemována také jednou řadou betonového krajníku o rozměrech 125 x 100 mm.

Podrobněji je problematika popsána v příloze D.1.1.1.4 Vzorové příčné řezy.

Konstrukce vozovky

Návrh oprav vychází z provedeného diagnostického průzkumu vozovky.

Pro návrh opravy je uvažována třída dopravního zatížení V (15-100 TNV/24hod.).

Konstrukce vozovky dle TP 170, D1-N-1, TDZ V, PIII:

- Asfaltový beton pro obrusné vrstvy nemodif.	ACO 11	40 mm
- Spoj.postřik asfaltovou emulzí	PS-C	0,35 kg/m ²
- Asfaltový beton pro podkladní vrstvy nemodif.	ACP 16+	60 mm
- Infiltrační postřik	PI	1,00 kg/m ²
- Podkladní vrstva	MZK (0/32)	150 mm
- Štěrkodrt'	ŠD _B (0/32)	200 mm
- Celkem		450 mm
- Sanace z hrubého drceného kameniva	HDK	450 mm

Minimální modul přetvárnosti na pláni pod ŠDA_{Def,2} = 45 MPa.

Na základě geotechnického průzkumu je navržena sanace pláne rozšíření vozovky v tloušťce 450 mm hrubým drceným kamenivem. O provedení sanace a její mocnosti bude rozhodnuto na základě výsledků zatěžovací zkoušky odhalené pláne.

Konstrukce obnovy vozovky dle TP 170, D1-N-1, TDZ V, PIII:

- Asfaltový beton pro obrusné vrstvy nemodif.	ACO 11	40 mm
- Spoj.postřik asfaltovou emulzí	PS-C	0,35 kg/m ²
- Frézování stávající obrusné vrstvy		-40 mm
- Celkem		0 mm

Na KÚ v místě na napojení na stávající okružní křižovatku bude odfrézována obrusná vrstva komunikace. Při výstavbě bude obrusná vrstva obnovena spolu s obrusnou vrstvou objektu SO101.

Konstrukce parkovacích stání dle TP 170, D2-D-1, TDZ O, PIII:

- Betonová dlažba se širokou spárou zasypaných štěrkem (Přírodní barvy)	DL	80 mm
- Lože	L	40 mm
- Štěrkodrt	ŠD _B	200 mm
- Celkem		320 mm

Minimální modul přetvárnosti na pláni pod $\text{SDA}_{\text{Edef},2} = 30 \text{ MPa}$.

Na základě geotechnického průzkumu je navržena sanace pláň rozšíření vozovky v tloušťce 450 mm hrubým drceným kamenivem. O provedení sanace a její mocnosti bude rozhodnuto na základě výsledků zatěžovací zkoušky odhalené pláň.

Dělení parkovacích stání bude provedeno zatravněním 5 spár na rozhraní stání.

Konstrukce parkovacích stání pro ZTP dle TP 170, D2-D-1, TDZ O, PIII:

- Betonová dlažba (300,225,150 x 150 x 80mm v odstínu přírodní barvy)	DL	80 mm
- Lože	L	40 mm
- Štěrkodrt	ŠD _B	200 mm
- Celkem		320 mm

Minimální modul přetvárnosti na pláni pod $\text{SDA}_{\text{Edef},2} = 30 \text{ MPa}$.

Na základě geotechnického průzkumu je navržena sanace pláň rozšíření vozovky v tloušťce 450 mm hrubým drceným kamenivem. O provedení sanace a její mocnosti bude rozhodnuto na základě výsledků zatěžovací zkoušky odhalené pláň.

Konstrukce vjezdů dle TP 170, D2-D-1, TDZ O, PIII:

- Betonová dlažba (300,225,150 x 150 x 80 mm v odstínu přírodní barvy)		
- Betonová dlažba s výstupky 200 x 100 x 80 mm v odstínu červené barvy		
	DL	80 mm
- Lože	L	40 mm
- Štěrkodrt	ŠD _B	200 mm
- Celkem		320 mm

Minimální modul přetvárnosti na pláni pod $\text{SDA}_{\text{Edef},2} = 30 \text{ MPa}$.

Konstrukce chodníku dle TP 170, D2-D-1, TDZ CH, PIII:

- Betonová dlažba (300,225,150 x 150 x 60 v odstínu přírodní barvy)		
- Betonová dlažba s výstupky 200 x 100 x 60 mm v odstínu červené barvy		
	DL	60 mm
- Lože	L	40 mm
- Štěrkodrt	ŠD _B	150 mm
- Celkem		250 mm

Minimální modul přetvárnosti na pláni pod $\text{SDA}_{\text{Edef},2} = 30 \text{ MPa}$.

- V ulici Plzeňská bude stávající dlažba rozebrána i mimo námi řešené území, stávající dlažba bude nahrazena dlažbou novou (betonová dlažba – rozměry 300,225,150 x 150 x 60 mm v odstínu přírodní barvy). Konstrukce pod dlažbou bude zachována. Stávající dlažba bude rozebrána ve směru do centra v délce 10 m a ve směru k ulici Koněpruská v délce 14 m. Dlažba bude rozebrána i při napojení na KÚ v místě stávající okružní křižovatky po pravé straně ve směru staničení. Úprava bude provedena v délce 39 m.
- Ve směru dále do centra (za úsekem předláždění) bude provedena obnova krytu stávajícího asfaltového chodníku. Kryt bude nově tvořen z betonové dlažby (rozměry 300,225,150 x 150 x 60 mm v odstínu přírodní barvy). Upraveno bude i stávající podloží pod asfaltovým chodníkem. Celková úprava bude provedena v délce 29 m.

Konstrukce chodníku připojení chodníku od Koněpruské ulice dle TP 170, D2-N-3, TDZ CH, PIII:

- Asfaltový beton	ACO 8CH	40 mm
- recyklát	R-mat	60 mm
- Štěrkoдрť	ŠD _B	150 mm
- Celkem		250 mm

Minimální modul přetvárnosti na pláni pod $\text{SDA}_{\text{Edef},2} = 30 \text{ MPa}$.

Křižovatky
a. Typ křižovatky

Křižovatka v km 0,098 je navržena jako styková s úhlem připojení vedlejší účelové komunikace 90°. Křižovatka je umístěna vedle sjezdu na pozemek p.č. 1170/11. Návrhové vozidlo pro stanovení všech geometrických parametrů křižovatky bylo zvoleno vozidlo pro svoz komunálního odpadu délky 10,00 m.

b. Rozhledové poměry

Rozhledy byly v křižovatce posouzeny jako připojení vedlejší účelové komunikace.

Rozhledové pole jsou navrženy dle ČSN 736101 pro zastavení. Dovolená rychlost na hlavní komunikaci je 50 km/h. Délka odvěsny rozhledového trojúhelníku na hlavní silnici vlevo je 35,00 m a vpravo 35,00 m. Místo rozhledu je 2,50 m od hrany jízdního pruhu. Rozhledy vyhovují požadavkům normy.

Podrobně jsou rozhledové trojúhelníky vykresleny v příloze D.1.1.1.2 Stavební situace.

Parkoviště

Parkovací stání jsou navržena s ohledem na zajištění rozhledových poměrů na přechody pro chodce ze vzdálenosti 50,00 m a rozhledových poměrů připojených účelových komunikací.

Parkovací stání v ulici Na Dražkách jsou navržena v šířce 2,25 m z důvodu zachování stávajícího stromořadí. Délka parkovacích stání je 5,75 m. U krajních parkovacích stání je délka 6,75 m. V ulici Na Dražkách je navrženo celkem 5 parkovacích stání.

V ulici U Archivu je šířka parkovacích stání navržena 2,30 m. Délka parkovacích stání je 5,75 m. U krajních parkovacích stání je délka 6,75 m. V ulici U Archivu je navrženo celkem 13 parkovacích stání, přičemž z toho je jedno navrženo o rozměrech 3,50 x 7,00 m (š x d) pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohybově postiženou pro zdravotně tělesně postižené.

Podrobněji viz příloha D.1.1.1.2 Stavební situace.

Odvodnění

Odvodnění komunikace je navrženo pomocí podélného a příčného sklonu vozovky do nově navržených uličních vpustí. Stávající uliční vpusti v ose komunikace budou zrušeny. Zemní pláň je odvodněna pomocí trativodů o profilu DN100, které jsou připojeny do nově vytvořených uličních vpustí.

Nově navržená kanalizace, uliční vpusti a kanalizační přípojky jsou součástí SO 301.

SO 102 Etapa 2 - ulice Na Dražkách - U Archivu**Směrové vedení**

Směrové vedení je navrženo v napojení na související stavbu okružní křižovatky ulic Na Dražkách a nově vybudované propojovací komunikace k ul. Koněpruská prostým kružnicovým obloukem o poloměru $R = 100,00$ m, následuje přímá, v přechodu ulic Na Dražkách a U Archivu je navržen prostý kružnicový oblouk o poloměru $R = 13,50$ m, v napojení na okružní křižovatku je navržen prostý kružnicový oblouk o poloměru $R = 20,00$ m.

Okružní křižovatka je navržena o vnějším průměru okružního pásu $16,00$ m.

Komunikace U Archivu pokračuje za okružní křižovatkou v přímé prostým kružnicovým obloukem o poloměru $R = 20,00$ m, následuje přímá a konec úpravy SO 102.

Nová komunikace vedoucí k areálu školy je do okružní křižovatky napojena v přímé.

Podrobněji je problematika popsána v příloze D.1.1.2.2 Stavební situace.

Výškové vedení

Niveleta trasy se oproti původnímu stavu mírně nadvyšuje z důvodu úpravy příčného profilu do střežovitěho sklonu s odvodněním k pravé a levé straně komunikace oproti stávajícímu odvodnění do uličních vpustí v ose komunikace. Na trase ul. U Archivu jsou navrženy čtyři výškové oblouky o poloměrech $R = 1200,00$ m, $R = 6000,00$ m, $R = 350,00$ m a za okružní křižovatkou $R = 400,00$ m. Maximální podélný sklon je $2,50$ %, minimální $0,40$ %.

Výškové vedení okružní křižovatky je navrženo ve sklonech $1,66$ % s poloměry zakružovacích oblouků $R = 400,00$ m.

Komunikace do areálu školy je na okružní křižovatkou napojena pomocí zakružovacího oblouku o poloměru $R = 200,00$ m. Minimální vydatý výškový oblouk pro návrhovou rychlost 30 km/h je $180,00$ m dle tab. 14 v ČSN 736110.

Před zahájením stavebních prací nutno ověřit výšky v napojení na navazující komunikace.

Podrobněji je problematika popsána v příloze D.1.1.2.3 Podélné profily.

Šířkové uspořádání

Základní šířka komunikace je navržena $6,00$ m mezi obrubami.

Základní šířkové uspořádání kategorie MO2p 17/9,30/50:

jízdních pruh	2x 2,75 m
odvodňovací proužky	2x 0,25 m
parkovací pruh vpravo	2,30 m nebo 2,25 m dle možnosti zachování stávající vzrostlé zeleně
chodník	2x 2,00 m
zelený pás	proměnná

Parkovací stání pro zdravotně tělesně postižené je navrženo v šířce $3,50$ m.

Šířkové uspořádání okružní křižovatky:

Pojížděný středový ostrov	2,90 m
Okružní pás	5,10 m

Odvodňovací proužek 0,25 m

Podrobněji je problematika popsána v příloze D.1.1.2.4 Vzorové příčné řezy.

Obrubníky

Silniční obrubníky betonové o rozměrech 150 x 300 mm lemující vozovku a parkovací stání:

- základní nášlap +0,12 m
- v místě parkovacích stání +0,08 m
- v místě chodníkového přejezdu +0,05 m
- v místě středového pojížděného ostrova okružní křižovatky +0,05 m
- v místě přechodu +0,02 m
- v hranách chodníku chodníkového přejezdu ±0,00 m

Sadové obrubníky betonové o rozměrech 80 x 250 mm:

- v místě mezi vozovkou a plochou parkovacích stání ±0,00 m
- v místě vodící linie chodníku +0,08 m

Vozovka bude spolu s obrubníky lemována také jednou řadou betonového krajníku o rozměrech 125 x 100 mm.

Podrobněji je problematika popsána v příloze D.1.1.2.4 Vzorové příčné řezy.

Konstrukce vozovky

Návrh oprav vychází z provedeného diagnostického průzkumu vozovky.

Pro návrh opravy je uvažována třída dopravního zatížení V (15-100 TNV/24hod.).

Konstrukce vozovky dle TP 170, D1-N-1, TDZ V, PIII:

- Asfaltový beton pro ohrusné vrstvy nemodif.	ACO 11	40 mm
- Spoj.postřik asfaltovou emulzí	PS-C	0,35 kg/m ²
- Asfaltový beton pro podkladní vrstvy nemodif.	ACP 16+	60 mm
- Infiltrační postřik	PI	1,00 kg/m ²
- Podkladní vrstva	MZK (0/32)	150 mm
- Štěrkodrt	ŠD _B (0/32)	200 mm
- Celkem		450 mm
- Sanace z hrubého drceného kameniva	HDK	400 mm

Minimální modul přetvárnosti na pláni pod $\text{ŠDA}_{\text{Edef},2} = 45 \text{ MPa}$.

Na základě geotechnického průzkumu je navržena sanace pláň rozšíření vozovky v tloušťce 400 mm hrubým drceným kamenivem. O provedení sanace a její mocnosti bude rozhodnuto na základě výsledků zatěžovací zkoušky odhalené pláň.

Konstrukce parkovacích stání dle TP 170, D2-D-1, TDZ O, PIII:

- Betonová dlažba se širokou spárkou 270 x 120 x 80 mm, spáry zasypány drceným kamenivem (Přírodní barvy)	DL	80 mm
- Lože	L	40 mm
- Štěrkodrt	ŠD _B	200 mm
- Celkem		320 mm

Minimální modul přetvárnosti na pláni pod $\text{ŠDA}_{\text{Edef},2} = 30 \text{ MPa}$.

Na základě geotechnického průzkumu je navržena sanace pláň rozšíření vozovky v tloušťce 400 mm hrubým drceným kamenivem. O provedení sanace a její mocnosti bude rozhodnuto na základě výsledků zatěžovací zkoušky odhalené pláň.

Dělení parkovacích stání bude provedeno zatravněním 5 spár na rozhraní stání.

Konstrukce parkovacích stání pro ZTP dle TP 170, D2-D-1, TDZ O, PIII:

- Betonová dlažba 300,225,150 x 150 x 80 mm		
v odstínu přírodní barvy	DL	80 mm
- Lože	L	40 mm
- Štěrkodrt'	ŠD _B (0/32)	200 mm
- Celkem		320 mm

Minimální modul přetvárnosti na pláni pod ŠDA Edef,2 = 30MPa.

Na základě geotechnického průzkumu je navržena sanace pláň rozšíření vozovky v tloušťce 400 mm hrubým drceným kamenivem. O provedení sanace a její mocnosti bude rozhodnuto na základě výsledků zatěžovací zkoušky odhalené pláň.

Konstrukce vjezdů dle TP 170, D2-D-1, TDZ O, PIII:

- Betonová dlažba (300,225,150 x 150 x 80 mm		
v odstínu přírodní barvy		
betonová dlažba s výstupky 200 x 100 x 80 mm		
v odstínu červené barvy		
betonová dlažba s reliéfním povrchem 200 x 200 x 80mm		
v odstínu přírodní barvy		
	DL	80 mm
- Lože	L	40 mm
- Štěrkodrt'	ŠD _B (0/32)	200 mm
- Celkem		320 mm

Minimální modul přetvárnosti na pláni pod ŠDA Edef,2 = 30MPa.

Konstrukce chodníku dle TP 170, D2-D-1, TDZ CH, PIII:

- Betonová dlažba (300,225,150 x 150 x 60 mm		
v odstínu přírodní barvy		
betonová dlažba s výstupky 200 x 100 x 60 mm		
v odstínu červené barvy		
betonová dlažba s reliéfním povrchem 200 x 200 x 60mm		
v odstínu přírodní barvy		
	DL	60 mm
- Lože	L	40 mm
- Štěrkodrt'	ŠD _B (0/32)	150 mm
- Celkem		250 mm

Minimální modul přetvárnosti na pláni pod ŠDA Edef,2 = 30MPa.

Konstrukce chodníku připojení chodníku od Koněpruské ulice dle TP 170, D2-N-3, TDZ CH, PIII:

- Asfaltový beton	ACO 8CH	40 mm
- recyklát	R-mat	60 mm
- Štěrkodrt'	ŠD _B (0/32)	150 mm
- Celkem		250 mm

Minimální modul přetvárnosti na pláni pod ŠDA Edef,2 = 30MPa.

V projektu uvedené dávkování spojovacího/infiltračního postřiku jsou hodnoty zbytkového pojiva po vyštěpení asfaltové emulze.

Hutné asfaltové vrstvy musí splňovat požadavky stanovené v související ČSN 73 6121, ČSN EN 13108, TKP 7. Předepsanou míru zhutnění a mezerovitost hotové vrstvy musí zhotovitel stavby zajistit v celé šířce (i na okraji zpevněné části vozovky). Toho lze dosáhnout například použitím **válce s přítlačným zařízením** k boku pokládané vrstvy.

Příčné spoje denních úseků (popř. při pracovních přestávkách) musí být zaříznuty. Asfaltová směs bude odstraněna, svislá hrana bude natřena a utěsněna zálivkou. Podélné spoje musí být ošetřeny stejným způsobem. Zálivková hmota musí vyhovovat parametrům dle TP 115.

Křižovatky

a. Typ křižovatky

Křižovatka v km 0,158 je navržena jako styková s úhlem připojení vedlejší účelové komunikace 89,95°. V rámci tohoto stavebního objektu je řešena pouze výšková a směrová úprava návrhu související stavby se zachováním navržených parametrů. Nároží křižovatky jsou zaoblené prostým kružnicovým obloukem o poloměrech $R = 7,00$ m.

Křižovatka v km 0,081 je navržena jako styková se zvýšenou obrubou přes chodníkový přejezd. Úhel připojení je 90,07°. Návrhové vozidlo pro stanovení všech geometrických parametrů křižovatky bylo zvoleno vozidlo pro svoz komunálního odpadu délky 10,00 m.

Křižovatka v km 0,137 je navržena jako styková se zvýšenou obrubou přes chodníkový přejezd. Úhel připojení je 90°. Nároží křižovatky jsou zaoblené prostým kružnicovým obloukem o poloměrech $R = 4,00$ m. Návrhové vozidlo pro stanovení všech geometrických parametrů křižovatky bylo zvoleno vozidlo pro svoz komunálního odpadu délky 10,00 m.

b. Rozhledové poměry

Rozhledy byly posouzeny pro všechny křižovatky jako připojení vedlejší účelové komunikace.

Rozhledové pole jsou navrženy dle ČSN 736101 pro zastavení. Dovolená rychlost na hlavní komunikaci je 50 km/h. Délka odvěsny rozhledového trojúhelníku na hlavní silnici vlevo je 35,00 m a vpravo je 35,00 m. Místo rozhledu je 2,50 m od hrany jízdního pruhu. Rozhledy vyhovují požadavkům normy.

Podrobněji jsou rozhledové trojúhelníky vykresleny v příloze D.1.1.2.2 Stavební situace.

Parkoviště

Parkovací stání jsou navržena s ohledem na zajištění rozhledových poměrů na přechody pro chodce ze vzdálenosti 50,00 m a rozhledových poměrů připojených účelových komunikací.

Parkovací stání v ulici Na Dražkách jsou navržena v šířce 2,25 m z důvodu zachování stávajícího stromořadí. Délka parkovacích stání je 5,75 m. U krajních parkovacích stání je délka 6,75 m. V ulici Na Dražkách je navrženo celkem 5 parkovacích stání.

V ulici U Archivu je šířka parkovacích stání navržena 2,30 m. Délka parkovacích stání je 5,75 m. U krajních parkovacích stání je délka 6,75 m. V ulici U Archivu je navrženo celkem 13 parkovacích stání, přičemž z toho je jedno navrženo o rozměrech 3,50 x 7,00 m (š x d) pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohybově postiženou pro zdravotně tělesně postižené.

Podrobněji je problematika popsána v příloze D.1.1.2.2 Stavební situace.

Odvodnění

Odvodnění komunikace je navrženo pomocí podélného a příčného sklonu vozovky do nově navržených uličních vpustí. Stávající uliční vpusti v ose komunikace budou zrušeny. Zemní plán je odvozena pomocí trativodů o profilu DN100, které jsou připojeny do nově vytvořených uličních vpustí.

Uliční vpusti a kanalizační přípojky jsou součástí SO 302.

SO 103 Etapa 3 - ulice U Archivu - Tovární

Směrové vedení

Směrové vedení ulice U Archivu je navrženo v napojení na související SO 102 v přímé, před napojením na okružní křižovatku v ulici Tovární je trasa zaoblena prostým kružnicovým obloukem o poloměru $R = 30,00$ m.

Okružní křižovatka je navržena o vnějším průměru okružního pásu $16,00$ m.

Ulice Tovární ve směru k Plzeňské ulici je napojena na okružní křižovatku prostým kružnicovým obloukem o poloměru $R = 30,00$ m, následuje přímá, na konci úpravy je navržen prostý kružnicový oblouk o poloměru $R = 500,00$ m.

Napojení okružní křižovatky ve směru ulice Tyršova je navrženo propojením okružní křižovatky a stávající osy Tovární ulice pomocí prostého kružnicového oblouku o poloměru $R = 30,00$ m.

Podrobněji je problematika popsána v příloze D.1.1.3.2 Stavební situace.

Výškové vedení

V ulici U Archivu se niveleta trasy se oproti původnímu stavu mírně nadvyšuje z důvodu úpravy příčného profilu do střežovitého sklonu s odvodněním k pravé a levé straně komunikace oproti stávajícímu odvodnění do uličních vpustí v ose komunikace. Na trase jsou navrženy 2 údolnicové oblouky o poloměrech $R = 400,00$ m a mezi nimi výškový lom bez zaoblení. Maximální podélný sklon je $2,50$ % a minimální podélný sklon $0,52$ %.

Výškové vedení okružní křižovatky je navrženo ve sklonech $1,52$ % a $2,06$ % s poloměry zakružovacích oblouků o $R = 400,00$ m.

Tovární ulice je v ose nivelety mírně nadvyšena. Na trase jsou navrženy 3 výškové oblouky a jeden výškový lom. Údolnicové oblouky jsou navrženy o poloměrech $R = 370,00$ m a $R = 1000,00$ m, vrcholový oblouk s poloměrem $R = 2000,00$ m. Maximální podélný sklon je $2,50$ %, minimální podélný sklon je $0,30$ %.

Napojení Tovární ulice ve směru Tyršova ulice je provedeno na sklon okružního pásu okružní křižovatky výškovým lomem. Rozdíl sklonů je $2,91$ %, tj. nevyžaduje zaoblení.

Podrobněji je problematika popsána v příloze D.1.1.3.3 Podélné profily.

Šířkové uspořádání

Základní šířka komunikace je navržena $6,00$ m mezi obrubami.

Základní šířkové uspořádání kategorie MO2p 17/9,30/50:

jízdních pruh	2x $2,75$ m
odvodňovací proužky	2x $0,25$ m
parkovací pruh vpravo	$2,30$ m nebo $2,25$ m dle možnosti zachování stávající vzrostlé zeleně

chodník 2x 2,00 m

zelený pás proměnná

Parkovací stání pro zdravotně tělesně postižené je navrženo v šířce 3,50 m.

Šířkové uspořádání okružní křižovatky:

Pojížděný středový ostrov 2,90 m

Okružní pás 5,10 m

Odvodňovací proužek 0,25 m

Podrobněji je problematika popsána v příloze D.1.1.3.4 Vzorové příčné řezy.

Obrubníky

Silniční obrubníky betonové o rozměrech 150 x 300 mm lemující vozovku a parkovací stání:

- základní nášlap +0,12 m
- v místě parkovacích stání +0,08 m
- v místě chodníkového přejezdu +0,05 m
- v místě středového pojížděného ostrova okružní křižovatky +0,05 m
- v místě přechodu +0,02 m
- v hranách chodníku chodníkového přejezdu ±0,00 m
- v místě přístupu k hnízdům tříděného odpadu ±0,00 m

Sadové obrubníky betonové o rozměrech 50 x 250 mm:

- v místě vodící linie chodníku +0,08 m
- v místě mezi vozovkou a plochou parkovacích stání ±0,00 m

Vozovka bude spolu s obrubníky lemována také jednou řadou betonového krajníku o rozměrech 125 x 100 mm.

Podrobněji je problematika popsána v příloze D.1.1.3.4 Vzorové příčné řezy.

Konstrukce vozovky

Návrh oprav vychází z provedení diagnostického průzkumu vozovky.

Pro návrh opravy je uvažována třída dopravního zatížení V (15-100 TNV/24hod.).

Konstrukce vozovky dle TP 170, D1-N-1, TDZ V, PIII:

- Asfaltový beton pro ohrusné vrstvy nemodif.	ACO 11	40 mm
- Spoj.postřik asfaltovou emulzí	PS-C	0,35 kg/m ²
- Asfaltový beton pro podkladní vrstvy nemodif.	ACP 16+	60 mm
- Infiltrační postřik	PI	1,00 kg/m ²
- Podkladní vrstva	MZK (0/32)	150 mm
- Štěrkodrt	ŠD _B (0/32)	200 mm
- Celkem		450 mm
- Sanace z hrubého drceného kameniva	HDK	400 mm

Minimální modul přetvárnosti na pláni pod $\check{S}DA_{Edef,2} = 45 \text{ MPa}$.

Na základě geotechnického průzkumu je navržena sanace pláň vozovky ulice U Archivu v tloušťce 400 mm hrubým drceným kamenivem. O provedení sanace a její mocnosti bude rozhodnuto na základě výsledků zatěžovací zkoušky odhalené pláň.

Konstrukce parkovacích stání dle TP 170, D2-D-1, TDZ O, PIII:

- Betonová dlažba se širokou spárou zasypaných štěrkem (Přírodní barvy)	DL	80 mm
- Lože	L	40 mm
- Štěrkodrt	ŠD _B	200 mm
- Celkem		320 mm

Minimální modul přetvárnosti na pláni pod $\check{S}DA_{Edef,2} = 30$ MPa.

Na základě geotechnického průzkumu je navržena sanace pláně vozovky ulice U Archivu v tloušťce 400 mm hrubým drceným kamenivem. O provedení sanace a její mocnosti bude rozhodnuto na základě výsledků zatěžovací zkoušky odhalené pláně.

Dělení parkovacích stání bude provedeno zatravněním 5 spár na rozhraní stání.

Konstrukce parkovacích stání pro ZTP dle TP 170, D2-D-1, TDZ O, PIII:

- Betonová dlažba (Přírodní barvy)	DL	80 mm
- Lože	L	40 mm
- Štěrkodrt	ŠD _B	200 mm
- Celkem		320 mm

Minimální modul přetvárnosti na pláni pod $\check{S}DA_{Edef,2} = 30$ MPa.

Na základě geotechnického průzkumu je navržena sanace pláně rozšíření vozovky v tloušťce 400 mm hrubým drceným kamenivem. O provedení sanace a její mocnosti bude rozhodnuto na základě výsledků zatěžovací zkoušky odhalené pláně.

Konstrukce vjezdů dle TP 170, D2-D-1, TDZ O, PIII:

- Betonová dlažba (Přírodní barvy)	DL	80 mm
- Lože	L	40 mm
- Štěrkodrt	ŠD _B	200 mm
- Celkem		320 mm

Minimální modul přetvárnosti na pláni pod $\check{S}DA_{Edef,2} = 30$ MPa.

Konstrukce chodníku dle TP 170, D2-D-1, TDZ CH, PIII:

- Betonová dlažba (Přírodní barvy)	DL	60 mm
- Lože	L	40 mm
- Štěrkodrt	ŠD _B	150 mm
- Celkem		250 mm

Minimální modul přetvárnosti na pláni pod $\check{S}DA_{Edef,2} = 30$ MPa.

Konstrukce chodníku východní strana Tovární ulice dle TP 170, D2-N-3, TDZ CH, PIII:

- Asfaltový beton	ACO 8CH	40 mm
- recyklát	R-mat	60 mm
- Štěrkodrt	ŠD _B	150 mm
- Celkem		250 mm

Minimální modul přetvárnosti na pláni pod $\check{S}DA_{Edef,2} = 30$ MPa.

V projektu uvedené dávkování spojovacího/infiltračního postřiku jsou hodnoty zbytkového pojiva po vyštěpení asfaltové emulze.

Hutněné asfaltové vrstvy musí splňovat požadavky stanovené v související ČSN 73 6121, ČSN EN 13108, TKP 7. Předepsanou míru zhutnění a mezerovitost hotové vrstvy musí zhotovitel stavby zajistit v celé šířce (i na okraji zpevněné části vozovky). Toho lze dosáhnout například použitím **válce s přítlačným zařízením** k boku pokládání vrstvy.

Příčné spoje denních úseků (popř. při pracovních přestávkách) musí být zařízeny. Asfaltová směs bude odstraněna, svislá hrana bude natřena a utěsněna zálivkou. Podélné spoje musí být ošetřeny stejným způsobem. Zálivková hmota musí vyhovovat parametrům dle TP 115.

Křižovatky

Typ křižovatky

Ulice U Archivu

Křižovatka v km 0,019 je navržena jako styková se zvýšenou obrubou přes chodníkový přejezd. Úhel připojení je 90°. Návrhové vozidlo pro stanovení všech geometrických parametrů křižovatky bylo zvoleno vozidlo pro svoz komunálního odpadu délky 10,00 m. Nároží křižovatky jsou zaoblené prostým kružnicovým obloukem o poloměrech $R = 3,00$ m.

Křižovatka v km 0,061 je navržena jako styková se zvýšenou obrubou přes chodníkový přejezd. Úhel připojení je 90°. Návrhové vozidlo pro stanovení všech geometrických parametrů křižovatky bylo zvoleno vozidlo pro svoz komunálního odpadu délky 10,00 m. Nároží křižovatky jsou zaoblené prostým kružnicovým obloukem o poloměrech $R = 3,00$ m.

Křižovatka v km 0,069 je navržena jako styková se zvýšenou obrubou přes chodníkový přejezd. Úhel připojení je 90°. Návrhové vozidlo pro stanovení všech geometrických parametrů křižovatky bylo zvoleno vozidlo pro svoz komunálního odpadu délky 10,00 m. Nároží křižovatky jsou zaoblené prostým kružnicovým obloukem o poloměrech $R = 4,00$ m.

Křižovatka v km 0,086 je navržena jako styková se zvýšenou obrubou přes chodníkový přejezd. Úhel připojení je 90°. Návrhové vozidlo pro stanovení všech geometrických parametrů křižovatky bylo zvoleno vozidlo pro svoz komunálního odpadu délky 10,00 m. Nároží křižovatky jsou zaoblené prostým kružnicovým obloukem o poloměrech $R = 3,00$ m.

Křižovatka v km 0,112 je navržena jako styková se zvýšenou obrubou přes chodníkový přejezd. Úhel připojení je 90°. Návrhové vozidlo pro stanovení všech geometrických parametrů křižovatky bylo zvoleno vozidlo pro svoz komunálního odpadu délky 10,00 m. Nároží křižovatky jsou zaoblené prostým kružnicovým obloukem o poloměrech $R = 3,50$ m a $R = 3,00$ m.

Křižovatka v km 0,119 je navržena jako styková se zvýšenou obrubou přes chodníkový přejezd. Úhel připojení je 90°. Návrhové vozidlo pro stanovení všech geometrických parametrů křižovatky bylo zvoleno vozidlo pro svoz komunálního odpadu délky 10,00 m. Nároží křižovatky jsou zaoblené prostým kružnicovým obloukem o poloměrech $R = 3,00$ m.

Křižovatka v km 0,130 je navržena jako styková se zvýšenou obrubou přes chodníkový přejezd. Úhel připojení je 90°. Návrhové vozidlo pro stanovení všech geometrických parametrů křižovatky bylo zvoleno vozidlo pro svoz komunálního odpadu délky 10,00 m. Nároží křižovatky jsou zaoblené prostým kružnicovým obloukem o poloměrech $R = 4,00$ m.

Ulice Tovární

Křižovatka v km 0,029 je navržena jako styková se zvýšenou obrubou přes chodníkový přejezd. Úhel připojení je 90°. Návrhové vozidlo pro stanovení všech geometrických parametrů křižovatky bylo zvoleno vozidlo pro svoz komunálního odpadu délky 10,00 m. Nároží křižovatky jsou zaoblené prostým kružnicovým obloukem o poloměrech $R = 4,00$ m a $R = 5,50$ m.

a. Rozhledové poměry

Rozhledy byly posouzeny pro všechny křižovatky jako připojení vedlejší účelové komunikace.

Rozhledové pole jsou navrženy dle ČSN 736101 pro zastavení. Dovolená rychlost na hlavní komunikaci je 50 km/h. Délka odvěsny rozhledového trojúhelníku na hlavní silnici vlevo je 35,00 m

a vpravo je 35,00 m. Místo rozhledu je 2,50 m od hrany jízdního pruhu. Rozhledy vyhovují požadavkům normy.

Křižovatka ulic Tovární a Na Náhonu v km 0,107 je navržena jako styková. Úhel připojení je 90°. Návrhové vozidlo pro stanovení všech geometrických parametrů křižovatky bylo zvoleno vozidlo pro svoz komunálního odpadu délky 10,00 m. Nároží křižovatky jsou zaoblené prostým kružnicovým obloukem o poloměrech $R = 11,00$ m.

b. Rozhledové poměry

Rozhledy byly posouzeny pro všechny křižovatky jako připojení vedlejší místní komunikace.

Rozhledové pole jsou navrženy dle ČSN 736101 pro zastavení. Dovolená rychlost na hlavní komunikaci je 50 km/h. Délka odvěsny rozhledového trojúhelníku na hlavní silnici vlevo je 65,00 m a vpravo je 80,00 m. Místo rozhledu je 3,00 m od hrany jízdního pruhu. Rozhledy vyhovují požadavkům normy.

Podrobněji jsou rozhledové trojúhelníky vykresleny v příloze D.1.1.3.2 Stavební situace.

Parkoviště

Parkovací stání jsou navržena s ohledem na zajištění rozhledových poměrů na přechody pro chodce ze vzdálenosti 50,00 m a rozhledových poměrů připojených účelových komunikací.

Parkovací stání v ulici U Archivu jsou navržena v šířce 2,30 m a v délce jednoho parkovacího stání 5,75 m. Délka u krajních parkovacích stání je 6,75 m. V ulici U Archivu je navrženo celkem 7 parkovacích stání, přičemž z toho jsou dvě navržena o rozměrech 3,50 x 7,00 m (š x d) pro vozidla přepravující osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohybově postiženou pro zdravotně tělesně postižené.

Parkovací stání v ulici Tovární jsou navržena v šířce 2,30 m a v délce jednoho parkovacího stání 5,75 m. Délka u krajních parkovacích stání je 6,75 m. V ulici U Archivu je navrženo celkem 8 parkovacích stání.

Podrobněji je problematika popsána v příloze D.1.1.3.2 Stavební situace.

Odvodnění

Odvodnění komunikace je navrženo pomocí podélného a příčného sklonu vozovky do nově navržených uličních vpustí. Stávající uliční vpusti v ose komunikace ulice U Archivu budou zrušeny. Zemní plán v ulici Tovární je odvodněna pomocí trativodů o profilu DN 100, které jsou připojeny do nově vytvořených uličních vpustí. Vjezdy a vstupy s podélným sklonem k nemovitostem jsou odvodněny do liniových žlabů.

Uliční vpusti a kanalizační přípojky jsou součástí SO 303.

SO 181 DIO - etapa 1 - ulice Na Dražkách

Stavba zahrnuje rekonstrukci místních komunikací III. třídy, resp. celého uličního prostoru ulic Na Dražkách, U Archivu a části ulice Tovární, v obci Beroun.

Stavba je rozdělena na několik etap výstavby na sebe situačně navazujících, podle nichž jsou navrženy jednotlivé dopravní režimy.

Rozdělení etap výstavby je následující:

- etapa 1 (dopravní režim 01, SO 183)
- etapa 2 (dopravní režim 07, SO 183)

- etapa 2a (dopravní režim 03, dopravní režim 04, dopravní režim 05, dopravní režim 06, SO 183)
- etapa 2b (dopravní režim 02, dopravní režim 03, dopravní režim 04, dopravní režim 05, SO 183)
- etapa 3 (dopravní režim 09, SO 182)
- etapa 3a (dopravní režim 08, SO 183)
- etapa 4 (dopravní režim 11, SO 182)
- etapa 5 (dopravní režim 10, SO 182)
- etapa 6 (dopravní režim 12, SO 181)
- etapa 6a (dopravní režim 13, SO 181)

Postup výstavby je graficky znázorněn v této projektové dokumentaci v části B. Souhrnná technická zpráva, resp. v její příloze B.8 Zásady organizace výstavby.

Projektová dokumentace taky navazuje na dvě související stavby „Základní a mateřská škola VIA Beroun ul. Na Dražkách, Beroun“ a „Obytná čtvrť TIBA Beroun“.

Realizace této stavby s výše uvedenými souvisejícími stavbami je následující:

etapa 1, etapa 2a, etapa 2b

- Předpokládá se, že stavba „Lokalita TIBA Beroun - pozemní komunikace“ v těchto etapách, se bude realizovat společně se souvisejícími stavbami „Základní a mateřská škola VIA Beroun ul. Na Dražkách, Beroun“ a „Obytná čtvrť TIBA Beroun“.

etapa 2, etapa 3, etapa 3a, etapa 4, etapa 5, etapa 6, etapa 6a

- Předpokládá se, že v době realizace stavby „Lokalita TIBA Beroun - pozemní komunikace“ v těchto etapách, bude související stavba „Základní a mateřská škola VIA Beroun ul. Na Dražkách, Beroun“ už zrealizovaná, proto je při návrhu dopravních režimů tato stavba uvažovaná jako stávající. Se související stavbou „Obytná čtvrť TIBA Beroun“ se bude stavba „Lokalita TIBA Beroun - pozemní komunikace“ v těchto etapách realizovat společně.

Dopravní režim 12 - etapa 6

Předmětem dopravního režimu 12 je návrh dopravních tras pro vozidla IAD, pro autobusy VLD a pro chodce s cyklisty během provádění stavebních prací rekonstrukce místní komunikace III. třídy v obci Beroun v ulici Na Dražkách. Rozsah stavebních prací je od křižovatky ulic Plzeňská, Na Dražkách a Bratří Nejedlých až k nově postavené okružní křižovatce v ulici Na Dražkách, která je součástí související stavby. Tento dopravní režim je navržen pro stavební práce v etapě 6.

Stavební práce se budou provádět za úplné uzavírky komunikace pro všechny vozidla v celém rozsahu stavby. Přístup do prostoru staveniště, který bude umožněn z křižovatky ulic Plzeňská, Na Dražkách a Bratří Nejedlých, bude povolen pouze vozidlům stavby, vozidlům integrovanému záchrannému systému (dále jen IZS), vozidlům vlastníků nemovitostí dotčených stavbou a vozidlům zákazníků autoservisu Hřebíček. Přístup do prostoru staveniště, který bude umožněn od nově postavené okružní křižovatky v ulici Na Dražkách, bude povolen pouze vozidlům stavby, vozidlům IZS a vozidlům vlastníků nemovitostí dotčených stavbou. Zajištění bezpečného průjezdu vozidel staveništěm je věcí zhotovitele stavby.

Parkovací dům TIBA P1 bude po celou dobu provádění stavby v provozu. Parkoviště TIBA P2 Beroun bude po celou dobu provádění stavby v provozu. Podélné parkovací stání TIBA P3 bude po celou dobu provádění prací v provozu.

Stavební místo je řešeno jako standardní pracovní místo na vozovce.

Návrh dopravního režimu vychází z následujících zásad:

- V místech, kde bude nutno před zahájením stavebních prací vyklidit parkující vozidla, budou osazeny přechodné svislé dopravní značky typu B28 s dodatkovou tabulkou typu E13 s textem „PLATNOST XX.XX.XXXX“ (datum zahájení stavby) min. 7 dní před zahájením stavby.
- Zábor stavby bude na obou koncích ohraničen uzavírkovou zábranou Z2 doplněnou o přechodné svislé dopravní značení typu B1 s dodatkovou tabulkou typu E13 s textem „MIMO VOZIDEL STAVBY A VOZIDEL S POVOLENÍM STAVBY“ a typu S7 (výstražné blikající světlo typu 1).
- Zábor stavby musí být v noci dostatečně osvětlen.
- Objízdná trasa pro vozidla IAD bude vedena ve směru od křižovatky ulic Plzeňská, Na Dražkách a Bratří Nejedlých rovně ulicí Plzeňská (po silnici II/605) až na křižovatku s ulicí Koněpruská, kde bude odbočovat vlevo do ulice Koněpruská až na okružní křižovatku s ulicí Obchodní, se sjezdovou a nájezdovou větví dálnice D5 a propojkou s ulicí Na Dražkách. Z okružní křižovatky povede propojkou až do ulice Na Dražkách a zpět. Délka objízdné trasy je cca 0,6 km. Trasa bude vyznačena přechodným svislým dopravním značením.
- Dopravní režim autobusových linek VLD nebude žádným způsobem omezen.
- Územím dotčené stavbou není vedena žádná cyklotrasa, proto nedojde k žádnému omezení cyklistů.
- Průchod a pohyb chodců přes staveniště nebude umožněn. Provoz chodců bude umožněn po přilehlých stávajících chodnících, přechodech pro chodce a místech pro přecházení. V případě nutnosti bude umožněn průchod chodců přes staveniště s tím, že bude zajištěn bezpečný průchod pomocí koridoru v min. šířce 1,50 m vytvořený z liniových plotových zábran se zarážkou pro slepeckou hůl a s nasýpanými ztuhlými přístupovými rampami ze štěrku frakce 0/32. Přes výkopy budou osazeny ocelové lávky se zábradlím. Bezpečný průchod chodců přes staveniště je věcí zhotovitele stavby.
- Přechodné svislé dopravní značení bude s retroreflexní úpravou RA1 o základních rozměrech.
- Přechodné vodorovné dopravní značení bude provedeno ze samolepící retroreflexní žluté fólie (fólie s textilní mřížkou) s použitím max. do 2 měsíců. Před nalepením žluté fólie se použije penetrační nátěr.

Předpokládaná doba dopravního omezení bude 50 dní.

Podrobně je tato problematika doložena v grafické části projektové dokumentace tohoto stavebního objektu.

Dopravní režim 13 - etapa 6a

Předmětem dopravního režimu 13 je návrh dopravních tras pro vozidla IAD, pro autobusy VLD a pro chodce s cyklisty během provádění stavebních prací rekonstrukce místní komunikace III. třídy v obci Beroun v ulici Na Dražkách. Rozsah stavebních prací je od křižovatky ulic Plzeňská, Na Dražkách a Bratří Nejedlých až k nově postavené okružní křižovatce v ulici Na Dražkách, která je součástí související stavby. Dalšími stavebními pracemi je provedení napojení vozovky místní komunikace III. třídy na silnici II/605 (v ulici Plzeňská) a rekonstrukce části chodníku v nárožích křižovatky ulic Plzeňská, Na Dražkách a Bratří Nejedlých. Tento dopravní režim je navržen pro stavební práce v etapě 6a, která je podetapou etapy 6.

Stavební práce se budou provádět za úplné uzavírky komunikace pro všechny vozidla v celém rozsahu stavby. V ulici Plzeňská (silnice II/605) ve směru k ulici Politických vězňů bude provoz vozidel podél záboru stavby veden podél záboru stavby levým odbočovacím jízdním pruhem. Přístup do prostoru staveniště, který bude umožněn od nově postavené okružní křižovatky v ulici Na Dražkách, bude povolen pouze vozidlům stavby, vozidlům IZS, vozidlům vlastníků nemovitostí dotčených stavbou a vozidlům zákazníků autoservisu Hřebíček. Přístup do prostoru staveniště, který bude umožněn z křižovatky ulic Plzeňská, Na Dražkách a Bratří Nejedlých, bude povolen pouze

vozidlům stavby a vozidlům IZS. Zajištění bezpečného průjezdu vozidel stavenišťem je věcí zhotovitele stavby.

Parkovací dům TIBA P1 bude po celou dobu provádění stavby v provozu. Parkoviště TIBA P2 Beroun bude po celou dobu provádění stavby v provozu. Podélné parkovací stání TIBA P3 bude po celou dobu provádění prací v provozu.

Stavební místo je řešeno jako standardní pracovní místo na vozovce.

Návrh dopravního režimu vychází z následujících zásad:

- Zábor stavby bude v křižovatce ulic Plzeňská, Na Dražkách a Bratří Nejedlých ohraničen jednostrannými směrovacími deskami typu Z4d doplněnými o S7 (souprava 5-ti blikajících výstražných světel typu 1), přechodným svislým dopravním značením typu C4b, oboustrannými směrovacími deskami typu Z4d a Z4e, jednostrannými směrovacími deskami typu Z4d a přechodným svislým dopravním značením typu B1 s dodatkovou tabulkou typu E13 s textem „MIMO VOZIDEL STAVBY“.
- Zábor stavby u nově postavené okružní křižovatky bude ohraničen uzavírkovou zábranou Z2 doplněnou o přechodné svislé dopravní značení typu B1 s dodatkovou tabulkou typu E13 s textem „MIMO VOZIDEL STAVBY A VOZIDEL S POVOLENÍM STAVBY“ a typu S7 (výstražné blikající světlo typu 1).
- Zábor stavby musí být v noci dostatečně osvětlen.
- Objízdna trasa pro vozidla IAD bude vedena ve směru od křižovatky ulic Plzeňská, Na Dražkách a Bratří Nejedlých rovně ulicí Plzeňská (po silnici II/605) až na křižovatku s ulicí Koněpruská, kde bude odbočovat vlevo do ulice Koněpruská až na okružní křižovatku s ulicí Obchodní, se sjezdovou a nájezdovou větví dálnice D5 a propojkou s ulicí Na Dražkách. Z okružní křižovatky povede propojkou až do ulice Na Dražkách a zpět. Délka objízdny trasy je cca 0,6 km. Trasa bude vyznačena přechodným svislým dopravním značením.
- V ulici Plzeňská před křižovatkou s ulicemi Na Dražkách a Bratří Nejedlých ve směru k ulici Politických vězňů bude stávající levý odbočovací jízdní pruh změněn na přímý jízdní pruh s levým odbočením. Přímý jízdní pruh bude dočasně zrušen.
- V ulici Plzeňská před křižovatkou s ulicemi Na Dražkách a Bratří Nejedlých ve směru k ulici Koněpruská bude stávající levý odbočovací jízdní pruh zcela zrušen z důvodu protisměrného provozu vozidel.
- Dopravní režim autobusových linek VLD nebude žádným způsobem omezen.
- Územím dotčené stavbou není vedena žádná cyklotrasa, proto nedojde k žádnému omezení cyklistů.
- Průchod a pohyb chodců přes staveniště nebude umožněn. Provoz chodců bude umožněn po přilehlých stávajících chodnících, přechodech pro chodce a místech pro přecházení. V případě nutnosti bude umožněn průchod chodců přes staveniště s tím, že bude zajištěn bezpečný průchod pomocí koridoru v min. šířce 1,50 m vytvořený z liniových plotových zábran se zarážkou pro slepeckou hůl a s nasýpanými zhutněnými přístupovými rampami ze štěrkodrti frakce 0/32. Přes výkopy budou osazeny ocelové lávky se zábradlím. Bezpečný průchod chodců přes staveniště je věcí zhotovitele stavby.
- Přechodné svislé dopravní značení bude s retroreflexní úpravou RA1 o základních rozměrech.
- Přechodné vodorovné dopravní značení bude provedeno ze samolepící retroreflexní žluté fólie (fólie s textilní mřížkou) s použitím max. do 2 měsíců. Před nalepením žluté fólie se použije penetrační nátěr.

Předpokládaná doba dopravního omezení bude 7 dní.

Podrobně je tato problematika doložena v grafické části projektové dokumentace tohoto stavebního objektu.

SO 182 DIO - etapa 2 - ulice Na Dražkách - U Archivu

Stavba zahrnuje rekonstrukci místních komunikací III. třídy, resp. celého uličního prostoru ulic Na Dražkách, U Archivu a části ulice Tovární, v obci Beroun.

Stavba je rozdělena na několik etap výstavby na sebe situačně navazujících, podle nichž jsou navrženy jednotlivé dopravní režimy.

Rozdělení etap výstavby je následující:

- etapa 1 (dopravní režim 01, SO 183)
- etapa 2 (dopravní režim 07, SO 183)
- etapa 2a (dopravní režim 03, dopravní režim 04, dopravní režim 05, dopravní režim 06, SO 183)
- etapa 2b (dopravní režim 02, dopravní režim 03, dopravní režim 04, dopravní režim 05, SO 183)
- etapa 3 (dopravní režim 09, SO 182)
- etapa 3a (dopravní režim 08, SO 183)
- etapa 4 (dopravní režim 11, SO 182)
- etapa 5 (dopravní režim 10, SO 182)
- etapa 6 (dopravní režim 12, SO 181)
- etapa 6a (dopravní režim 13, SO 181)

Postup výstavby je graficky znázorněn v této projektové dokumentaci v části B. Souhrnná technická zpráva, resp. v její příloze B.8 Zásady organizace výstavby.

Projektová dokumentace taky navazuje na dvě související stavby „Základní a mateřská škola VIA Beroun ul. Na Dražkách, Beroun“ a „Obytná čtvrť TIBA Beroun“.

Realizace této stavby s výše uvedenými souvisejícími stavbami je následující:

etapa 1, etapa 2a, etapa 2b

- Předpokládá se, že stavba „Lokalita TIBA Beroun - pozemní komunikace“ v těchto etapách, se bude realizovat společně se souvisejícími stavbami „Základní a mateřská škola VIA Beroun ul. Na Dražkách, Beroun“ a „Obytná čtvrť TIBA Beroun“.

etapa 2, etapa 3, etapa 3a, etapa 4, etapa 5, etapa 6, etapa 6a

Předpokládá se, že v době realizace stavby „Lokalita TIBA Beroun - pozemní komunikace“ v těchto etapách, bude související stavba „Základní a mateřská škola VIA Beroun ul. Na Dražkách, Beroun“ už zrealizovaná, proto je při návrhu dopravních režimů tato stavba uvažovaná jako stávající. Se související stavbou „Obytná čtvrť TIBA Beroun“ se bude stavba „Lokalita TIBA Beroun - pozemní komunikace“ v těchto etapách realizovat společně.

Dopravní režim 09 - etapa 3

Předmětem dopravního režimu 09 je návrh dopravních tras pro vozidla individuální automobilové dopravy (dále jen IAD), pro autobusy veřejné linkové dopravy (dále jen VLD) a pro chodce s cyklisty během provádění stavebních prací rekonstrukce místní komunikace III. třídy v obci Beroun v ulici U Archivu. Rozsah stavebních prací je od výjezdu z parkoviště bytového domu WELLNEA (objekt č.p. 1972) až za vjezd Státního okresního archivu Beroun (objekt č.p. 1633). Tento dopravní režim je navržen pro stavební práce v etapě 3.

Stavební práce se budou provádět za úplné uzavírky komunikace pro všechny vozidla v celém rozsahu stavby. Přístup do prostoru staveniště, který bude umožněn od ulice Na Dražkách, bude povolen pouze vozidlům stavby a vozidlům integrovanému záchrannému systému (dále jen IZS). Přístup do prostoru staveniště, který bude umožněn od ulice Tovární, bude povolen pouze vozidlům stavby, vozidlům IZS a vozidlům Státního okresního archivu Beroun. Zajištění bezpečného průjezdu vozidel staveništěm je věcí zhotovitele stavby.

Parkovací dům TIBA P1 bude po celou dobu provádění stavby v provozu. Parkoviště TIBA P2 Beroun bude po celou dobu provádění stavby zcela uzavřeno. Podélné parkovací stání TIBA P3 bude po celou dobu provádění prací v provozu.

Stavební místo je řešeno jako standardní pracovní místo na vozovce.

Návrh dopravního režimu vychází z následujících zásad:

- V místech, kde bude nutno před zahájením stavebních prací vyklidit parkující vozidla, budou osazeny přechodné svislé dopravní značky typu B28 s dodatkovou tabulkou typu E13 s textem „PLATNOST XX.XX.XXXX“ (datum zahájení stavby) min. 7 dní před zahájením stavby.
- Zábor stavby bude v ulici U Archivu směrem od ulice Na Dražkách ohraničen uzavírkovou zábranou Z2 doplněnou o přechodné svislé dopravní značení typu B1 s dodatkovou tabulkou typu E13 s textem „MIMO VOZIDEL STAVBY A VOZIDEL S POVOLENÍM STAVBY“ a typu S7 (výstražné blikající světlo typu 1).
- Zábor stavby bude v ulici U Archivu směrem od ulice Tovární ohraničen uzavírkovou zábranou Z2 doplněnou o přechodné svislé dopravní značení typu B1 s dodatkovou tabulkou typu E13 s textem „MIMO VOZIDEL STAVBY A VOZIDEL S POVOLENÍM STAVBY“ a typu S7 (výstražné blikající světlo typu 1). Dále bude ohraničen obousměrnými směrovacími deskami typu Z4d a Z4e.
- Zábor stavby bude na přístupové komunikaci k parkovacímu domu ohraničen uzavírkovou zábranou Z2 doplněnou o přechodné svislé dopravní značení typu B1 s dodatkovou tabulkou typu E13 s textem „MIMO VOZIDEL STAVBY“ a typu S7 (výstražné blikající světlo typu 1). Dále bude ohraničen obousměrnými směrovacími deskami typu Z4d a Z4e.
- Zábor stavby musí být v noci dostatečně osvětlen.
- Objízdná trasa pro vozidla IAD bude vedena ulicí Na Dražkách až na křižovatku ulic Plzeňská, Na Dražkách a Bratří Nejedlých, kde bude odbočovat vpravo ulicí Plzeňská (po silnici II/605) až na křižovatku s ulicí Nám. M. Poštové, kde bude odbočovat vpravo ulicí Nám. M. Poštové až k ulici Tyršova. Odtud bude pokračovat ulicí Tyršova až na křižovatku s ulicí Tovární, kde bude odbočovat vpravo ulicí Tovární až na novou okružní křižovatku s ulicí U Archivu, kde bude pokračovat odbočením vlevo ulicí U Archivu a zpět. Délka objízdny trasy je cca 1,6 km. Trasa bude vyznačena přechodným svislým dopravním značením.
- Přístup k parkovacímu domu TIBA P1 a základní a mateřské škole VIA Beroun z ulice U Archivu bude umožněn po provizorní komunikaci, která bude spojovat nově postavenou místní komunikaci k parkovacímu domu P1 a základní a mateřské škole VIA Beroun a stávající zrekonstruovanou místní komunikaci III. třídy v ulici U Archivu.
- Ulice U Archivu bude od nové okružní křižovatky s ulicí Tovární dočasně slepou pozemní komunikací, která bude vyznačena přechodným svislým dopravním značením.
- Ulice Na Dražkách bude od nově postavené okružní křižovatky v ulici Na Dražkách směrem k ulici U Archivu dočasně slepou pozemní komunikací, která bude vyznačena přechodným svislým dopravním značením.
- Dopravní režim autobusových linek VLD nebude žádným způsobem omezen.
- Území dotčené stavbou není vedena žádná cyklotrasa, proto nedojde k žádnému omezení cyklistů.
- Průchod a pohyb chodců přes staveniště nebude umožněn. Provoz chodců bude umožněn po přilehlých stávajících chodnících, přechodech pro chodce a místech pro přecházení. V případě nutnosti bude umožněn průchod chodců přes staveniště s tím, že bude zajištěn bezpečný průchod pomocí koridoru v min. šířce 1,50 m vytvořený z liniových plotových zábran se zarážkou pro slepeckou hůl a s nasýpanými ztuhlými přístupovými rampami ze štěrku frakce 0/32. Přes výkopy budou osazeny ocelové lávky se zábradlím. Bezpečný průchod chodců přes staveniště je věcí zhotovitele stavby.
- Přechodné svislé dopravní značení na silnici II. třídy bude s retroreflexní úpravou RA1 o základních rozměrech.

- Přejížděcí svislé dopravní značení na místní komunikaci II. třídy bude s retroreflexní úpravou RA1 o základních rozměrech.
- Přejížděcí svislé dopravní značení na místní komunikaci III. třídy bude s retroreflexní úpravou RA1 o základních rozměrech.
- Přejížděcí svislé dopravní značení na místní komunikaci IV. třídy bude s retroreflexní úpravou RA1 o základních rozměrech.
- Přejížděcí svislé dopravní značení na účelové komunikaci bude s retroreflexní úpravou RA1 o základních rozměrech.
- Přejížděcí svislé dopravní značení na dálnici bude s retroreflexní úpravou RA2 o zvětšených rozměrech.
- Přejížděcí vodorovné dopravní značení bude provedeno ze samolepící retroreflexní žluté fólie (fólie s textilní mřížkou) s použitím max. do 2 měsíců. Před nalepením žluté fólie se použije penetrační nátěr.

Předpokládaná doba dopravního omezení bude 62 dní (letní prázdniny).

Podrobně je tato problematika doložena v grafické části projektové dokumentace tohoto stavebního objektu.

Dopravní režim 10 - etapa 5

Předmětem dopravního režimu 10 je návrh dopravních tras pro vozidla IAD, pro autobusy VLD a pro chodce s cyklisty během provádění stavebních prací rekonstrukce místní komunikace III. třídy v obci Beroun v ulici U Archivu a Na Dražkách. Rozsah stavebních prací je od výjezdu z parkoviště bytového domu WELLNEA (objekt č.p. 1972) až za vjezd Státního okresního archivu Beroun (objekt č.p. 1633). Dalšími stavebními pracemi je výstavba kanalizace v místě nově postavené okružní křižovatky v ulici Na Dražkách, která je součástí související stavby. Tento dopravní režim je navržen pro stavební práce v etapě 5, která je podetapou etapy 3.

Stavební práce v ulici U Archivu se budou provádět za úplné uzavírky komunikace pro všechny vozidla v celém rozsahu stavby. Přístup do prostoru staveniště, který bude umožněn od ulice Na Dražkách, bude povolen pouze vozidlům stavby a vozidlům integrovanému záchrannému systému (dále jen IZS). Přístup do prostoru staveniště, který bude umožněn od ulice Tovární, bude povolen pouze vozidlům stavby, vozidlům IZS a vozidlům Státního okresního archivu Beroun. Zajištění bezpečného průjezdu vozidel staveništěm je věcí zhotovitele stavby.

Stavební práce v místě nově postavené okružní křižovatky v ulici Na Dražkách, která je součástí související stavby, se budou provádět za úplné uzavírky komunikace pro všechny vozidla v celém rozsahu stavby. Přístup do prostoru staveniště, který bude umožněn od v ulici Na Dražkách, bude povolen pouze vozidlům stavby, vozidlům IZS a vozidlům vlastníků nemovitosti (objekt č.p. 1243/12) dotčené stavbou. Zajištění bezpečného průjezdu vozidel staveništěm je věcí zhotovitele stavby.

Parkovací dům TIBA P1 bude po celou dobu provádění stavby v provozu. Parkoviště TIBA P2 Beroun bude po celou dobu provádění stavby zcela uzavřeno. Podélné parkovací stání TIBA P3 bude po celou dobu provádění prací v provozu.

Stavební místo je řešeno jako standardní pracovní místo na vozovce.

Návrh dopravního režimu vychází z následujících zásad:

- V místech, kde bude nutno před zahájením stavebních prací vyklidit parkující vozidla, budou osazeny přejížděcí svislé dopravní značky typu B28 s dodatkovou tabulkou typu E13 s textem „PLATNOST XX.XX.XXXX“ (datum zahájení stavby) min. 7 dní před zahájením stavby.
- Zábor stavby bude v ulici U Archivu směrem od ulice Na Dražkách ohraničen uzavírkovou zábranou Z2 doplněnou o přejížděcí svislé dopravní značení typu B1 s dodatkovou tabulkou

typu E13 s textem „MIMO VOZIDEL STAVBY A VOZIDEL S POVOLENÍM STAVBY“ a typu S7 (výstražné blikající světlo typu 1).

- Zábor stavby bude v ulici U Archivu směrem od ulice Tovární ohraničen uzavírkovou zábranou Z2 doplněnou o přechodné svislé dopravní značení typu B1 s dodatkovou tabulkou typu E13 s textem „MIMO VOZIDEL STAVBY A VOZIDEL S POVOLENÍM STAVBY“ a typu S7 (výstražné blikající světlo typu 1). Dále bude ohraničen obousměrnými směrovacími deskami typu Z4d a Z4e.
- Zábor stavby bude na přístupové komunikaci k parkovacímu domu ohraničen uzavírkovou zábranou Z2 doplněnou o přechodné svislé dopravní značení typu B1 s dodatkovou tabulkou typu E13 s textem „MIMO VOZIDEL STAVBY“ a typu S7 (výstražné blikající světlo typu 1). Dále bude ohraničen obousměrnými směrovacími deskami typu Z4d a Z4e.
- Zábor stavby bude v místě nově postavené okružní křižovatky v ulici Na Dražkách, která je součástí související stavby, z obou stran ohraničen uzavírkovou zábranou Z2 doplněnou o přechodné svislé dopravní značení typu B1 s dodatkovou tabulkou typu E13 s textem „MIMO VOZIDEL STAVBY A VOZIDEL S POVOLENÍM STAVBY“ a typu S7 (výstražné blikající světlo typu 1).
- Zábor stavby musí být v noci dostatečně osvětlen.
- Objízdná trasa pro vozidla IAD bude vedena ulicí Na Dražkách až na nově postavenou okružní křižovatku v ulici Na Dražkách, která je součástí související stavby, s propojovací komunikací. Odtud pokračuje propojovací komunikací až na stávající okružní křižovatku ulic Koněpruská a Obchodní, kde pokračuje ulicí Koněpruská až na křižovatku s ulicí Plzeňská. Z křižovatky odbočením vpravo pokračuje ulicí Plzeňská (po silnici II/605) až na křižovatku s ulicí Nám. M. Poštové, kde bude odbočovat vpravo ulicí Nám. M. Poštové až k ulici Tyršova. Odtud bude pokračovat ulicí Tyršova až na křižovatku s ulicí Tovární, kde bude odbočovat vpravo ulicí Tovární až na novou okružní křižovatku s ulicí U Archivu, kde bude pokračovat odbočením vlevo ulicí U Archivu a zpět. Délka objízdné trasy je cca 2,0 km. Trasa bude vyznačena přechodným svislým dopravním značením.
- Přístup k parkovacímu domu TIBA P1 a základní a mateřské škole VIA Beroun z ulice U Archivu bude umožněn po provizorní komunikaci, která bude spojit nově postavenou místní komunikaci k parkovacímu domu P1 a základní a mateřské škole VIA Beroun a stávající zrekonstruovanou místní komunikaci III. třídy v ulici U Archivu.
- Ulice U Archivu bude od nové okružní křižovatky s ulicí Tovární dočasně slepou pozemní komunikací, která bude vyznačena přechodným svislým dopravním značením.
- Ulice Na Dražkách bude od křižovatky s ulicemi Plzeňská a Bratří Nejedlých dočasně slepou pozemní komunikací, která bude vyznačena přechodným svislým dopravním značením.
- Propojovací komunikace ulic Koněpruská a Na Dražkách a ulice Na Dražkách směrem k ulici U Archivu bude od stávající okružní křižovatky v ulici Koněpruská dočasně slepou pozemní komunikací, která bude vyznačena přechodným svislým dopravním značením.
- Dopravní režim autobusových linek VLD nebude žádným způsobem omezen.
- Územím dotčené stavbou není vedena žádná cyklotrasa, proto nedojde k žádnému omezení cyklistů.
- Průchod a pohyb chodců přes staveniště nebude umožněn. Provoz chodců bude umožněn po přilehlých stávajících chodnících, přechodech pro chodce a místech pro přecházení. V případě nutnosti bude umožněn průchod chodců přes staveniště s tím, že bude zajištěn bezpečný průchod pomocí koridoru v min. šířce 1,50 m vytvořený z liniových plotových zábran se zarážkou pro slepeckou hůl a s nasýpanými ztuhlými přístupovými rampami ze štěrkodrti frakce 0/32. Přes výkopy budou osazeny ocelové lávky se zábradlím. Bezpečný průchod chodců přes staveniště je věcí zhotovitele stavby.
- Přechodné svislé dopravní značení na silnici II. třídy bude s retroreflexní úpravou RA1 o základních rozměrech.
- Přechodné svislé dopravní značení na místní komunikaci II. třídy bude s retroreflexní úpravou RA1 o základních rozměrech.

- Přechnodné svislé dopravní značení na místní komunikaci III. třídy bude s retroreflexní úpravou RA1 o základních rozměrech.
- Přechnodné svislé dopravní značení na místní komunikaci IV. třídy bude s retroreflexní úpravou RA1 o základních rozměrech.
- Přechnodné svislé dopravní značení na účelové komunikaci bude s retroreflexní úpravou RA1 o základních rozměrech.
- Přechnodné svislé dopravní značení na dálnici bude s retroreflexní úpravou RA2 o zvětšených rozměrech.
- Přechnodné vodorovné dopravní značení bude provedeno ze samolepící retroreflexní žluté fólie (fólie s textilní mřížkou) s použitím max. do 2 měsíců. Před nalepením žluté fólie se použije penetrační nátěr.

Předpokládaná doba dopravního omezení bude 14 dní (letní prázdniny).

Podrobně je tato problematika doložena v grafické části projektové dokumentace tohoto stavebního objektu.

Dopravní režim 11 - etapa 4

Předmětem dopravního režimu 11 je návrh dopravních tras pro vozidla IAD, pro autobusy VLD a pro chodce s cyklisty během provádění stavebních prací rekonstrukce místní komunikace III. třídy v obci Beroun v ulicích Na Dražkách a U Archivu. Rozsah stavebních prací je od nově postavené okružní křižovatky v ulici Na Dražkách, která je součástí související stavby, až k vjezdu na parkoviště TIBA P2 v ulici U Archivu. Tento dopravní režim je navržen pro stavební práce v etapě 4.

Stavební práce se budou provádět za úplné uzavírky komunikace pro všechny vozidla v celém rozsahu stavby. Přístup do prostoru staveniště, který bude umožněn z nově postavené okružní křižovatky v ulici Na Dražkách, bude povolen pouze vozidlům stavby, vozidlům IZS, vozidlům Krajské veterinární správy Beroun, vozidlům vlastníků nemovitostí dotčených stavbou, vozidlům zásobování hotelu Alex a vozidlům hostů hotelu ALEX. Přístup do prostoru staveniště, který bude umožněn z nově postavené okružní křižovatky v ulici U Archivu, bude povolen pouze vozidlům stavby a vozidlům IZS. Zajištění bezpečného průjezdu vozidel staveništěm je věcí zhotovitele stavby.

Parkovací dům TIBA P1 bude po celou dobu provádění stavby v provozu. Parkoviště TIBA P2 Beroun bude po celou dobu provádění stavby v provozu. Podélné parkovací stání TIBA P3 bude po celou dobu provádění prací v provozu.

Stavební místo je řešeno jako standardní pracovní místo na vozovce.

Návrh dopravního režimu vychází z následujících zásad:

- V místech, kde bude nutno před zahájením stavebních prací vyklidit parkující vozidla, budou osazeny přechnodné svislé dopravní značky typu B28 s dodatkovou tabulkou typu E13 s textem „PLATNOST XX.XX.XXXX“ (datum zahájení stavby) min. 7 dní před zahájením stavby.
- Zábor stavby bude v ulicích Na Dražkách a U Archivu ohraničen uzavírkovou zábranou Z2 doplněnou o přechnodné svislé dopravní značení typu B1 s dodatkovou tabulkou typu E13 s textem „MIMO VOZIDEL STAVBY A VOZIDEL S POVOLENÍM STAVBY“ a typu S7 (výstražné blikající světlo typu 1).
- Zábor stavby bude před výjezdem z parkoviště bytového domu WELLNEA (objekt č.p. 1972) ohraničen uzavírkovou zábranou Z2 doplněnou o přechnodné svislé dopravní značení typu B1 s dodatkovou tabulkou typu E13 s textem „MIMO VOZIDEL STAVBY“ a typu S7 (výstražné blikající světlo typu 1).
- Zábor stavby musí být v noci dostatečně osvětlen.
- Objízdná trasa pro vozidla IAD bude vedena ulicí Na Dražkách až na křižovatku ulic Plzeňská, Na Dražkách a Bratří Nejedlých, kde bude odbočovat vpravo ulicí Plzeňská (po silnici II/605)

až na křižovatku s ulicí Nám. M. Poštové, kde bude odbočovat vpravo ulicí Nám. M. Poštové až k ulici Tyršova. Odtud bude pokračovat ulicí Tyršova až na křižovatku s ulicí Tovární, kde bude odbočovat vpravo ulicí Tovární až na novou okružní křižovatku s ulicí U Archivu, kde bude pokračovat odbočením vlevo ulicí U Archivu a zpět. Délka objízdné trasy je cca 1,6 km. Trasa bude vyznačena přechodným svislým dopravním značením.

- Ulice U Archivu bude od nové okružní křižovatky s ulicí Tovární dočasně slepou pozemní komunikací, která bude vyznačena přechodným svislým dopravním značením.
- Stávající parkoviště bytového domu WELLNEA (objekt č.p. 1972), které je v jednosměrném provozu, bude dočasně změněno na obousměrný provoz vozidel, tj. bude dočasně slepou pozemní komunikací, která bude vyznačena svislým dopravním značením. Vjezd a výjezd vozidel z parkoviště bude umožněn pouze z ulice Tovární. Předpokládá se, že stávající závora umístěna na vjezdu, je na dálkové ovládání, a proto lze uvažovat s otevíráním i pro výjezd vozidel. V případě, že při výjezdu vozidel závora neumožňuje její zvedání, tak bude rameno závory dočasně demontováno. Projednání vjezdu a výjezdu s vlastníky parkoviště, případně se správcem parkoviště, je věcí zhotovitele stavby.
- Dopravní režim autobusových linek VLD nebude žádným způsobem omezen.
- Územím dotčené stavbou není vedena žádná cyklotrasa, proto nedojde k žádnému omezení cyklistů.
- Průchod a pohyb chodců přes staveniště nebude umožněn. Provoz chodců bude umožněn po přilehlých stávajících chodnících, přechodech pro chodce a místech pro přecházení. V případě nutnosti bude umožněn průchod chodců přes staveniště s tím, že bude zajištěn bezpečný průchod pomocí koridoru v min. šířce 1,50 m vytvořený z liniových plotových zábran se zarážkou pro slepeckou hůl a s nasýpanými zhutněnými přístupovými rampami ze štěrkodrti frakce 0/32. Přes výkopy budou osazeny ocelové lávky se zábradlím. Bezpečný průchod chodcům přes staveniště je věcí zhotovitele stavby.
- Přechodné svislé dopravní značení na silnici II. třídy bude s retroreflexní úpravou RA1 o základních rozměrech.
- Přechodné svislé dopravní značení na místní komunikaci II. třídy bude s retroreflexní úpravou RA1 o základních rozměrech.
- Přechodné svislé dopravní značení na místní komunikaci III. třídy bude s retroreflexní úpravou RA1 o základních rozměrech.
- Přechodné svislé dopravní značení na místní komunikaci IV. třídy bude s retroreflexní úpravou RA1 o základních rozměrech.
- Přechodné svislé dopravní značení na účelové komunikaci bude s retroreflexní úpravou RA1 o základních rozměrech.
- Přechodné svislé dopravní značení na dálnici bude s retroreflexní úpravou RA2 o zvětšených rozměrech.
- Přechodné vodorovné dopravní značení bude provedeno ze samolepící retroreflexní žluté fólie (fólie s textilní mřížkou) s použitím max. do 2 měsíců. Před nalepením žluté fólie se použije penetrační nátěr.

Předpokládaná doba dopravního omezení bude 40 dní.

Podrobně je tato problematika doložena v grafické části projektové dokumentace tohoto stavebního objektu.

SO 183 DIO - etapa 3 - ulice U Archivu - Tovární

Stavba zahrnuje rekonstrukci místních komunikací III. třídy, resp. celého uličního prostoru ulic Na Dražkách, U Archivu a části ulice Tovární, v obci Beroun.

Stavba je rozdělena na několik etap výstavby na sebe situačně navazujících, podle nichž jsou navržena jednotlivá DIO. Předpokládá se postupné budování etap tak, že jednotlivé stavební etapy budou na sebe časově navazovat. Navržená jednotlivá DIO jsou přizpůsobena navrhované době stavby projektantem dle harmonogramu prací, proto je nutné dodržet přesný sled navržených DIO.

Harmonogram prací je uveden v této projektové dokumentaci v příloze B. Souhrnná technická zpráva, resp. v její příloze B.8 Zásady organizace výstavby.

Rozdělení etap výstavby s DIO je následující:

- etapa 1 (DIO 01, DIO 01a, DIO 01b - SO 183)
- etapa 2 (DIO 03 - SO 183)
- etapa 2a (DIO 02, DIO 02a - SO 183)
- etapa 2b (DIO 02, DIO 02a - SO 183)
- etapa 3 (DIO 07, DIO 07a, DIO 07b, DIO 08, DIO 09, DIO 10 - SO 182)
- etapa 3a (DIO 03, DIO 10 - SO 182, SO 183)
- etapa 4 (DIO 08, DIO 09, DIO 10 - SO 182)
- etapa 5 (DIO 09, DIO 10 - SO 182)
- etapa 6 (DIO 11, DIO 12, DIO 13 - SO 181)
- etapa 6a (DIO 12, DIO 13 - SO 181)

Postup výstavby je graficky znázorněn v této projektové dokumentaci v části B. Souhrnná technická zpráva, resp. v její příloze B.8 Zásady organizace výstavby.

Projektová dokumentace taky navazuje na dvě související stavby „Základní a mateřská škola VIA Beroun ul. Na Dražkách, Beroun“ a „Obytná čtvrť TIBA Beroun“.

Realizace této stavby s výše uvedenými souvisejícími stavbami je následující:

etapa 1, etapa 2a, etapa 2b

- Předpokládá se, že stavba „Lokalita TIBA Beroun - pozemní komunikace“ v těchto etapách, se bude realizovat současně se souvisejícími stavbami „Základní a mateřská škola VIA Beroun ul. Na Dražkách, Beroun“ a „Obytná čtvrť TIBA Beroun“.

etapa 2, etapa 3, etapa 3a, etapa 4, etapa 5, etapa 6, etapa 6a

- Předpokládá se, že v době realizace stavby „Lokalita TIBA Beroun - pozemní komunikace“ v těchto etapách, bude související stavba „Základní a mateřská škola VIA Beroun ul. Na Dražkách, Beroun“ už zrealizovaná, proto je při návrhu DIO tato stavba uvažovaná jako stávající. Se související stavbou „Obytná čtvrť TIBA Beroun“ se bude stavba „Lokalita TIBA Beroun - pozemní komunikace“ v těchto etapách realizovat současně.

Před zahájením stavebních prací každé etapy zajistí zhotovitel stavby koordinační úpravu DIO této stavby s DIO již probíhajících výše zmíněných staveb.

DIO 01a - vyblokování parkujících vozidel pro DIO 01

Předmětem DIO 01a je návrh dopravně inženýrského opatření pro vyblokování parkujících vozidel individuální automobilové dopravy (dále jen IAD) před zahájením stavebních prací etapy 1.

Návrh DIO vychází z následujících zásad:

- Přechodné svislé dopravní značení (dále jen SDZ) bude s retroreflexní úpravou RA1 o základních rozměrech.
- Vyblokování parkujících vozidel bude provedeno pomocí přechodného SDZ typu B28 s dodatkovou tabulkou typu E13 s textem „PLATÍ OD DD.MM.RRRR DO DD.MM.RRRR“ (DD - den, MM - měsíc, RRRR - rok; datum začátku a konce platnosti).

Předpokládaná doba dopravního omezení bude 7 dní.

Podrobně je tato problematika doložena v grafické části projektové dokumentace tohoto stavebního objektu (viz příloha D.1.1.6.2 DIO 01a - vyblokování parkujících vozidel pro DIO 01).

DIO 01 - etapa 1

Předmětem DIO 01 je návrh dopravně inženýrského opatření pro vozidla IAD, pro autobusy veřejné linkové dopravy (dále jen VLD) a pro chodce s cyklisty během provádění stavebních prací rekonstrukce místní komunikace III. třídy v obci Beroun v křižovatce ulic Tovární a Na Náhonu. Rozsah stavebních prací je severní polovina křižovatky ulic Tovární a Na Náhonu. Tento dopravní režim při DIO 01 je navržen pro stavební práce v etapě 1.

Stavební práce se budou provádět za úplné uzavírky komunikace pro všechny vozidla v celém rozsahu stavby. Přístup do prostoru staveniště bude povolen pouze vozidlům stavby a vozidlům integrovaného záchranného systému (dále jen IZS). Zajištění bezpečného průjezdu vozidel staveništěm je věcí zhotovitele stavby.

Stavební místo je řešeno jako standardní pracovní místo na vozovce.

Návrh DIO vychází z následujících zásad:

- Stávající SDZ dotčené stavbou bude trvale odstraněno dle této projektové dokumentace (viz výkres a rozpočet SO 193).
- Zábor stavby bude v křižovatce ulic Tovární a Na Náhonu ohraničen jednostrannými směrovacími deskami typu Z4d doplněnými o S7 (souprava 3 výstražných běžících světel typu 1), jednostrannými směrovacími deskami typu Z4d, zábranou pro označení uzavírky typu Z2 a přechodným SDZ typu B1 s dodatkovou tabulkou typu E13 s textem „MIMO VOZIDEL STAVBY“.
- Zábor stavby bude v ulici Tovární před křižovatkou ulic Tovární a Na Náhonu ve směru od ulice Havlíčkova ohraničen zábranou pro označení uzavírky typu Z2 doplněnou o přechodné SDZ typu B1 s dodatkovou tabulkou typu E13 s textem „MIMO VOZIDEL STAVBY“ a typu S7 (výstražné blikající světlo typu 1).
- Zábor stavby bude na přilehlých chodnících ohraničen pomocí linií ocelových plotových zábran se zarážkou pro slepeckou hůl.
- Zábor stavby musí být v noci dostatečně osvětlen.
- Podél záboru stavby bude provoz všech vozidel z ulice Na Náhonu do ulice Tovární veden v jednosměrném provozu s vyznačení pomocí přechodného SDZ typu IP4b.
- Objízdná trasa pro vozidla IAD bude vedena ulicí Na Náhonu až na křižovatku s ulicemi Tyršova a nábřeží U Sokolovny, kde bude odbočovat vlevo ulicí Tyršova až Nám. M. Poštové. Odtud bude pokračovat rovně až na křižovatku ulic Havlíčkova a Nám. M. Poštové, kde bude odbočovat vlevo ulicí Havlíčkova až do ulice Tovární a zpět. Délka objízdne trasy je cca 0,76 km. Trasa nebude vyznačena přechodným SDZ.
- Ulice Havlíčkova, která je ve stávajícím dopravním režimu v jednosměrném provozu, bude od křižovatky s ulicí Nám. M. Poštové ve směru k ulici Tovární dočasně slepou pozemní komunikací. Změna dopravního režimu bude vyznačena přechodným SDZ typu IP10a.
- Ulice Tovární navazující na ulici Havlíčkova, která je ve stávajícím dopravním režimu v jednosměrném provozu, bude dočasně slepou pozemní komunikací. Vyznačena bude přechodným SDZ již od křižovatky ulic Havlíčkova a Nám. M. Poštové (viz odrážka výše).
- Ulicemi Havlíčkova a Tovární, které budou dočasně slepou pozemní komunikací, nebude z důvodu bezpečného průjezdu umožněn vjezd vozidel nebo souprav delších než 10 m. Zákaz vjezdu bude označen pomocí přechodného SDZ typu B17 s textem „10 m“.
- Stávající 4 vyhrazená parkovací stání pro vozidla ZŠ Jungmannova, která jsou umístěna v ulici Tovární, budou po dobu stavby dočasně přesunuta do ulice Havlíčkova na stávající kolmá parkovací stání před objektem č.p. 9. Vyznačena budou přechodným SDZ typu IP11b s dodatkovými tabulkami typu E13 s textem „Po-Pá 7-17 h. VYHRAZENO PRO JUNGMANNOVU ZŠ max. 30 min.“ a typu E8e s texty „5 m“ a „5 m“.
- Přechodné SDZ bude s retroreflexní úpravou RA1 o základních rozměrech.
- Přechodné vodorovné dopravní značení (dále jen VDZ) bude ze samolepící retroreflexní žluté fólie s použitím max. do 2 měsíců. Před nalepením žluté fólie se použije penetrační nátěr.

- Dopravní režim autobusových linek VLD nebude žádným způsobem omezen.
- Průchod a pohyb chodců přes staveniště nebude umožněn. Provoz chodců bude umožněn po přilehlých stávajících chodnících, přechodech pro chodce a místech pro přecházení.
- Územím dotčené stavbou není vedena žádná cyklotrasa, proto nedojde k žádnému omezení cyklistů.
- Po dokončení stavebních prací bude odstraněno všechno přechodné SDZ, přechodné VZD a dopravní zařízení s tím, že dopravní režim bude vrácen do stávajícího stavu mimo rozsah stavby. V rozsahu stavby bude nový dopravní režim dle navrženého stavu v této projektové dokumentaci (viz SO 193).

Předpokládaná doba dopravního omezení bude 23 dní.

Podrobně je tato problematika doložena v grafické části projektové dokumentace tohoto stavebního objektu (viz příloha D.1.1.6.3 DIO 01 - etapa 1).

DIO 01b - vyblokování parkujících vozidel pro DIO 02

Předmětem DIO 01b je návrh dopravně inženýrského opatření pro vozidla IAD, pro autobusy VLD a pro chodce s cyklisty během provádění stavebních prací rekonstrukce místní komunikace III. třídy v obci Beroun v křižovatce ulic Tovární a Na Náhonu. Rozsah stavebních prací je severní polovina křižovatky ulic Tovární a Na Náhonu. Tento dopravní režim při DIO 01b je navržen pro stavební práce v etapě 1. Současně je také DIO 01b navrženo pro vyblokování parkujících vozidel IAD před zahájením stavebních prací etapy 2a (1. úsek kanalizace) a 2b.

Stavební práce se budou provádět za úplné uzavírky komunikace pro všechny vozidla v celém rozsahu stavby. Přístup do prostoru staveniště bude povolen pouze vozidlům stavby a vozidlům IZS. Zajištění bezpečného průjezdu vozidel staveništěm je věcí zhotovitele stavby.

Stavební místo je řešeno jako standardní pracovní místo na vozovce.

Návrh DIO vychází z následujících zásad:

- Stávající SDZ dotčené stavbou bude trvale odstraněno dle této projektové dokumentace (viz výkres a rozpočet SO 193).
- Vyblokování parkujících vozidel bude provedeno pomocí přechodného SDZ typu B28 s dodatkovou tabulkou typu E13 s textem „PLATÍ OD DD.MM.RRRR DO DD.MM.RRRR“ (DD - den, MM - měsíc, RRRR - rok; datum začátku a konce platnosti).
- Zábor stavby bude v křižovatce ulic Tovární a Na Náhonu ohraničen jednostrannými směrovacími deskami typu Z4d doplněnými o S7 (souprava 3 výstražných běžících světél typu 1), jednostrannými směrovacími deskami typu Z4d, zábranou pro označení uzavírky typu Z2 a přechodným SDZ typu B1 s dodatkovou tabulkou typu E13 s textem „MIMO VOZIDEL STAVBY“.
- Zábor stavby bude v ulici Tovární před křižovatkou ulic Tovární a Na Náhonu ve směru od ulice Havlíčkova ohraničen zábranou pro označení uzavírky typu Z2 doplněnou o přechodné SDZ typu B1 s dodatkovou tabulkou typu E13 s textem „MIMO VOZIDEL STAVBY“ a typu S7 (výstražné blikající světlo typu 1).
- Zábor stavby bude na přilehlých chodnících ohraničen pomocí linií ocelových plotových zábran se zarážkou pro slepeckou hůl.
- Zábor stavby musí být v noci dostatečně osvětlen.
- Podél záboru stavby bude provoz všech vozidel z ulice Na Náhonu do ulice Tovární veden v jednosměrném provozu s vyznačením pomocí přechodného SDZ typu IP4b.
- Objízdná trasa pro vozidla IAD bude vedena ulicí Na Náhonu až na křižovatku s ulicemi Tyršova a nábřeží U Sokolovny, kde bude odbočovat vlevo ulicí Tyršova až Nám. M. Poštové. Odtud bude pokračovat rovně až na křižovatku ulic Havlíčkova a Nám. M. Poštové, kde bude

odbočovat vlevo ulicí Havlíčkova až do ulice Tovární a zpět. Délka objízdné trasy je cca 0,76 km. Trasa nebude vyznačena přechodným SDZ.

- Ulice Havlíčkova, která je ve stávajícím dopravním režimu v jednosměrném provozu, bude od křižovatky s ulicí Nám. M. Poštové ve směru k ulici Tovární dočasně slepou pozemní komunikací. Změna dopravního režimu bude vyznačena přechodným SDZ typu IP10a.
- Ulice Tovární navazující na ulici Havlíčkova, která je ve stávajícím dopravním režimu v jednosměrném provozu, bude dočasně slepou pozemní komunikací. Vyznačena bude přechodným SDZ již od křižovatky ulic Havlíčkova a Nám. M. Poštové (viz odrážka výše).
- Ulicemi Havlíčkova a Tovární, které budou dočasně slepou pozemní komunikací, nebude z důvodu bezpečného průjezdu umožněn vjezd vozidel nebo souprav delších než 10 m. Zákaz vjezdu bude označen pomocí přechodného SDZ typu B17 s textem „10 m“.
- Stávající 4 vyhrazená parkovací stání pro vozidla ZŠ Jungmannova, která jsou umístěna v ulici Tovární, budou po dobu stavby dočasně přesunuta do ulice Havlíčkova na stávající kolmá parkovací stání před objektem č.p. 9. Vyznačena budou přechodným SDZ typu IP11b s dodatkovými tabulkami typu E13 s textem „Po-Pá 7-17 h. VYHRAZENO PRO JUNGMANNOVU ZŠ max. 30 min.“ a typu E8e s texty „5 m“ a „5 m“.
- Přechodné SDZ bude s retroreflexní úpravou RA1 o základních rozměrech.
- Přechodné VDZ bude ze samolepící retroreflexní žluté fólie s použitím max. do 2 měsíců. Před nalepením žluté fólie se použije penetrační nátěr.
- Dopravní režim autobusových linek VLD nebude žádným způsobem omezen.
- Průchod a pohyb chodců přes staveniště nebude umožněn. Provoz chodců bude umožněn po přilehlých stávajících chodnících, přechodech pro chodce a místech pro přecházení.
- Územím dotčené stavbou není vedena žádná cyklotrasa, proto nedojde k žádnému omezení cyklistů.
- Po dokončení stavebních prací bude odstraněno všechno přechodné SDZ, přechodné VDZ a dopravní zařízení s tím, že dopravní režim bude vrácen do stávajícího stavu mimo rozsah stavby. V rozsahu stavby bude nový dopravní režim dle navrženého stavu v této projektové dokumentaci (viz SO 193).

Předpokládaná doba dopravního omezení bude 7 dní.

Podrobně je tato problematika doložena v grafické části projektové dokumentace tohoto stavebního objektu (viz příloha D.1.1.6.4 DIO 01b - vyblokování parkujících vozidel pro DIO 02).

DIO 02 - etapa 2a a 2b

Předmětem DIO 02 je návrh dopravně inženýrského opatření pro vozidla IAD, pro autobusy VLD a pro chodce s cyklisty během provádění stavebních prací přeložky horkovodu na místní komunikaci III. třídy v obci Beroun v ulici Tovární a přeložky kanalizace na místní komunikaci III. třídy v obci Beroun v ulicích Tovární a U Archivu. Rozsah stavebních prací přeložky horkovodu je od křižovatky ulic Tovární a Na Náhonu a až ke křižovatce ulic Tovární a U Archivu. Rozsah stavebních prací přeložky kanalizace je od křižovatky ulic Tovární a U Archivu až na konec přeložky kanalizace. Tento dopravní režim při DIO 02 je navržen pro stavební práce v etapě 2a a 2b.

Stavební práce přeložky horkovodu se budou provádět za úplné uzavírky ulice Tovární v úseku od křižovatky s ulicí Na Náhonu až ke křižovatce s ulicí U Archivu pro všechny vozidla. Přístup do prostoru staveniště bude povolen pouze vozidlům stavby a vozidlům IZS. Zajištění bezpečného průjezdu vozidel staveništěm je věcí zhotovitele stavby.

Stavební práce přeložky kanalizace se budou provádět za úplné uzavírky ulice U Archivu v úseku od křižovatky ulic Tovární a U Archivu až k výjezdu z parkoviště objektu č.p. 1972 pro všechny vozidla. Přístup do prostoru staveniště bude povolen pouze vozidlům stavby, vozidlům IZS, vozidlům svozu TKO, vozidlům zásobování ART elektro spol. s r.o., vozidlům Státního okresního archivu Beroun

a vozidlům vlastníků nemovitostí dotčených stavbou. Zajištění bezpečného průjezdu vozidel stavenišťem je věcí zhotovitele stavby.

Stavební místo je řešeno jako standardní pracovní místo na vozovce.

Návrh DIO vychází z následujících zásad:

- Zábor stavby bude v křižovatce ulic Tovární a Na Náhonu ohraničen oboustrannými směrovacími deskami typu Z4d a Z4e a přechodným SDZ typu B1 s dodatkovou tabulkou typu E13 s textem „MIMO VOZIDEL STAVBY“ a typem S7 (výstražné blikající světlo typu 1).
- Zábor stavby bude na severním výjezdu z parkoviště v blízkosti objektů č.p. 38, č.p. 39 a č.p. 61 ohraničen zábranou pro označení uzavírky typu Z2 a přechodným SDZ typu B1.
- Zábor stavby bude v ulici Tovární před křižovatkou s ulicí U Archivu ohraničen zábranou pro označení uzavírky typu Z2, přechodným SDZ typu B30, přechodným SDZ typu B1 s dodatkovou tabulkou typu E13 s textem „MIMO VOZIDEL STAVBY“ a typu S7 (výstražné blikající světlo typu 1).
- Zábor stavby bude v ulici U Archivu za výjezdem z parkoviště objektu č.p. 1972 ohraničen zábranou pro označení uzavírky typu Z2, přechodným SDZ typu B30 a přechodným SDZ typu B1 s dodatkovou tabulkou typu E13 s textem „MIMO VOZIDEL STAVBY“.
- Zábor stavby bude na přilehlých chodnících ohraničen pomocí linií ocelových plotových zábran se zarážkou pro slepeckou hůl, linií ocelových plotových zábran a přechodným SDZ typu B30.
- Zábor stavby musí být v noci dostatečně osvětlen.
- Objízdná trasa při uzavírce ulice Tovární pro vozidla IAD bude vedena z křižovatky ulic Tyršova, nábřeží U Sokolovny a Na Náhonu rovně ulicí Tyršova až na křižovatku s ulicí Tovární, kde odbočí vpravo do ulice Tovární. Z této křižovatky pokračuje ulicí Tovární rovně až na křižovatku s ulicí U Archivu a zpět. Délka objízdné trasy je cca 0,4 km. Trasa nebude vyznačena přechodným SDZ.
- Objízdná trasa při uzavírce ulice U Archivu pro vozidla IAD bude vedena ulicemi U Archivu a Na Dražkách až na křižovatku ulic Plzeňská, Na Dražkách a Bratří Nejedlých, kde bude odbočovat vpravo ulicí Plzeňská (po silnici II/605) až na křižovatku s ulicí Nám. M. Poštové, kde bude odbočovat vpravo ulicí Nám. M. Poštové až k ulici Tyršova. Odtud bude pokračovat ulicí Tyršova až na křižovatku s ulicí Tovární a zpět. Délka objízdné trasy je cca 1,7 km. Trasa bude vyznačena přechodným SDZ typu IS11b s texty „TOVÁRNÍ“ a „NA DRAŽKÁCH“ a typu IP22 s textem „PRŮJEZD ULICÍ U ARCHIVU UZAVŘEN!“
- Ulice Na Dražkách bude od křižovatky s propojovací komunikací k ulici Koněpruská dočasně slepou pozemní komunikací, která bude vyznačena přechodným SDZ typu IP10a.
- Ulice Na Náhonu bude od křižovatky s ulicemi Tyršova a nábřeží U Sokolovny dočasně slepou pozemní komunikací, která bude vyznačena přechodným SDZ typu IP10a.
- Ulice Tyršova bude od odbočení k objektu č.p. 1634 (finanční úřad) směrem k ulici U Archivu dočasně slepou pozemní komunikací, která bude vyznačena přechodným SDZ typu IP10a.
- Ulicí Tyršova od odbočení k objektu č.p. 1634 (finanční úřad) směrem k ulici U Archivu nebude z důvodu bezpečného průjezdu vozidel umožněn vjezd vozidel nebo souprav delších než 10 m. Zákaz vjezdu bude označen pomocí přechodného SDZ typu B17 s textem „10 m“.
- Příjezdová komunikace k objektům č.p. 156 (Ubytovna Beroun a Studio Kala) a č.p. 161 bude vozidlům umožněna pouze východním vjezdem. Západní vjezd a výjezd bude zcela uzavřen pomocí zábrany pro označení uzavírky typu Z2 a přechodného SDZ typu B1.
- Přístupová komunikace na dvě vzájemně propojené parkoviště, které jsou umístěné v blízkosti objektů č.p. 38, č.p. 39 a č.p. 61, bude umožněna pouze jižním vjezdem. Severní vjezd a výjezd bude zcela uzavřen pomocí zábrany pro označení uzavírky typu Z2 a přechodného SDZ typu B1.
- 1 ks stávajícího směrového sloupku typu Z11h (kulatý zelený - baliseta), který je umístěn na místní komunikaci v ulici U Archivu na stávajícím VZD typu V13 (šikmé rovnoběžné čáry) mezi objekty č.p. 1972 a č.p. 1633 (Státní okresní archiv Beroun), bude trvale odstraněn a

předán správci komunikace. Trvalé odstranění směrového sloupku včetně předání správci komunikace je součástí rozpočtu „SO 192“.

- 2 ks stávajících směrových sloupků typu Z11h (kulatý zelený - baliseta), které jsou umístěné na místní komunikaci v ulici U Archivu na stávajícím VDZ typu V10e (vyhrazené parkoviště) před objektem č.p. 1633 (Státní okresní archiv Beroun), budou trvale odstraněny a předány správci komunikace. Trvalé odstranění směrových sloupků včetně předání správci komunikace je součástí rozpočtu tohoto stavebního objektu.
- Přechodné SDZ bude s retroreflexní úpravou RA1 o základních rozměrech.
- Dopravní režim autobusových linek VLD nebude žádným způsobem omezen.
- Průchod a pohyb chodců přes staveniště nebude umožněn. Provoz chodců bude umožněn po přilehlých stávajících chodnících, přechodech pro chodce a místech pro přecházení. Pouze v ulici Tovární bude umožněn přechod chodců přes staveniště pomocí koridoru šířky 2,00 m vytvořený z linií ocelových plotových zábran se zarážkou pro slepeckou hůl. V rámci přechodu budou chodci překonávat travnatou plochu, a proto je navržen provizorní chodník šířky 2,00 m. Pro využití provizorního chodníku bude upravena stávající travnatá plocha, na kterou bude položena geotextilie. Na geotextilii bude rozprostřena štěrkodrtí frakce 0/32 v tloušťce 0,05 m. Po dokončení stavebních prací bude všechno vráceno do původního stavu včetně osetí travním semenem. Přes výkopy budou osazeny ocelové lávky se zábradlím. Zajištění bezpečného průchodu a přechodu chodců přes staveniště je věcí zhotovitele stavby.
- Územím dotčené stavbou není vedena žádná cyklotrasa, proto nedojde k žádnému omezení cyklistů.

Předpokládaná doba dopravního omezení bude 113 dní.

Podrobně je tato problematika doložena v grafické části projektové dokumentace tohoto stavebního objektu (viz příloha D.1.1.6.5 DIO 02 - etapa 2a a 2b).

DIO 02a - etapa 2a a 2b

Předmětem DIO 02a je návrh dopravně inženýrského opatření pro vozidla IAD, pro autobusy VLD a pro chodce s cyklisty během provádění stavebních prací přeložky horkovodu na místní komunikaci III. třídy v obci Beroun v ulici Tovární a přeložky kanalizace na místní komunikaci III. třídy v obci Beroun v ulicích Tovární a U Archivu. Rozsah stavebních prací přeložky horkovodu je od křižovatky ulic Tovární a Na Náhonu a až ke křižovatce ulic Tovární a U Archivu. Rozsah stavebních prací přeložky kanalizace je od křižovatky ulic Tovární a U Archivu až na konec přeložky kanalizace. Tento dopravní režim při DIO 02a je navržen pro stavební práce v etapě 2a a 2b.

Stavební práce přeložky horkovodu se budou provádět za úplné uzavírky ulice Tovární v úseku od křižovatky s ulicí Na Náhonu až ke křižovatce s ulicí U Archivu pro všechny vozidla. Přístup do prostoru staveniště bude povolen pouze vozidlům stavby a vozidlům IZS. Zajištění bezpečného průjezdu vozidel staveništěm je věcí zhotovitele stavby.

Stavební práce přeložky kanalizace se budou provádět za úplné uzavírky ulice U Archivu v úseku od křižovatky ulic Tovární a U Archivu až k výjezdu z parkoviště objektu č.p. 1972 pro všechny vozidla. Přístup do prostoru staveniště bude povolen pouze vozidlům stavby, vozidlům IZS, vozidlům svozu TKO, vozidlům zásobování ART elektro spol. s r.o., vozidlům Státního okresního archivu Beroun a vozidlům vlastníků nemovitostí dotčených stavbou. Zajištění bezpečného průjezdu vozidel staveništěm je věcí zhotovitele stavby.

Stavební místo je řešeno jako standardní pracovní místo na vozovce.

Návrh DIO vychází z následujících zásad:

- Vyblokování parkujících vozidel bude provedeno pomocí přechodného SDZ typu B28 s dodatkovou tabulkou typu E13 s textem „PLATÍ OD DD.MM.RRRR DO DD.MM.RRRR“ (DD - den, MM - měsíc, RRRR - rok; datum začátku a konce platnosti).

- Zábor stavby bude v křižovatce ulic Tovární a Na Náhonu ohraničen oboustrannými směrovacími deskami typu Z4d a Z4e a přechodným SDZ typu B1 s dodatkovou tabulkou typu E13 s textem „MIMO VOZIDEL STAVBY“ a typem S7 (výstražné blikající světlo typu 1).
- Zábor stavby bude na severním výjezdu z parkoviště v blízkosti objektů č.p. 38, č.p. 39 a č.p. 61 ohraničen zábranou pro označení uzavírky typu Z2 a přechodným SDZ typu B1.
- Zábor stavby bude v ulici Tovární před křižovatkou s ulicí U Archivu ohraničen zábranou pro označení uzavírky typu Z2, přechodným SDZ typu B30, přechodným SDZ typu B1 s dodatkovou tabulkou typu E13 s textem „MIMO VOZIDEL STAVBY“ a typu S7 (výstražné blikající světlo typu 1).
- Zábor stavby bude v ulici U Archivu za výjezdem z parkoviště objektu č.p. 1972 ohraničen zábranou pro označení uzavírky typu Z2, přechodným SDZ typu B30 a přechodným SDZ typu B1 s dodatkovou tabulkou typu E13 s textem „MIMO VOZIDEL STAVBY“.
- Zábor stavby bude na přilehlých chodnících ohraničen pomocí linií ocelových plotových zábran se zarážkou pro slepeckou hůl, linií ocelových plotových zábran a přechodným SDZ typu B30.
- Zábor stavby musí být v noci dostatečně osvětlen.
- Objízdna trasa při uzavírce ulice Tovární pro vozidla IAD bude vedena z křižovatky ulic Tyršova, nábřeží U Sokolovny a Na Náhonu rovně ulicí Tyršova až na křižovatku s ulicí Tovární, kde odbočí vpravo do ulice Tovární. Z této křižovatky pokračuje ulicí Tovární rovně až na křižovatku s ulicí U Archivu a zpět. Délka objízdny trasy je cca 0,4 km. Trasa nebude vyznačena přechodným SDZ.
- Objízdna trasa při uzavírce ulice U Archivu pro vozidla IAD bude vedena ulicemi U Archivu a Na Dražkách až na křižovatku ulic Plzeňská, Na Dražkách a Bratří Nejedlých, kde bude odbočovat vpravo ulicí Plzeňská (po silnici II/605) až na křižovatku s ulicí Nám. M. Poštové, kde bude odbočovat vpravo ulicí Nám. M. Poštové až k ulici Tyršova. Odtud bude pokračovat ulicí Tyršova až na křižovatku s ulicí Tovární a zpět. Délka objízdny trasy je cca 1,7 km. Trasa bude vyznačena přechodným SDZ typu IS11b s texty „TOVÁRNÍ“ a „NA DRAŽKÁCH“ a typu IP22 s textem „PRŮJEZD ULICÍ U ARCHIVU UZAVŘEN!“
- Ulice Na Dražkách bude od křižovatky s propojovací komunikací k ulici Koněpruská dočasně slepou pozemní komunikací, která bude vyznačena přechodným SDZ typu IP10a.
- Ulice Na Náhonu bude od křižovatky s ulicemi Tyršova a nábřeží U Sokolovny dočasně slepou pozemní komunikací, která bude vyznačena přechodným SDZ typu IP10a.
- Ulice Tyršova bude od odbočení k objektu č.p. 1634 (finanční úřad) směrem k ulici U Archivu dočasně slepou pozemní komunikací, která bude vyznačena přechodným SDZ typu IP10a.
- Ulicí Tyršova od odbočení k objektu č.p. 1634 (finanční úřad) směrem k ulici U Archivu nebude z důvodu bezpečného průjezdu vozidel umožněn vjezd vozidel nebo souprav delších než 10 m. Zákaz vjezdu bude označen pomocí přechodného SDZ typu B17 s textem „10 m“.
- Příjezdová komunikace k objektům č.p. 156 (Ubytovna Beroun a Studio Kala) a č.p. 161 bude vozidlům umožněna pouze východním vjezdem. Západní vjezd a výjezd bude zcela uzavřen pomocí zábrany pro označení uzavírky typu Z2 a přechodného SDZ typu B1.
- Přístupová komunikace na dvě vzájemně propojené parkoviště, které jsou umístěné v blízkosti objektů č.p. 38, č.p. 39 a č.p. 61, bude umožněna pouze jižní vjezdem. Severní vjezd a výjezd bude zcela uzavřen pomocí zábrany pro označení uzavírky typu Z2 a přechodného SDZ typu B1.
- Přechodné SDZ bude s retroreflexní úpravou RA1 o základních rozměrech.
- Dopravní režim autobusových linek VLD nebude žádným způsobem omezen.
- Průchod a pohyb chodců přes staveniště nebude umožněn. Provoz chodců bude umožněn po přilehlých stávajících chodnících, přechodech pro chodce a místech pro přecházení. Pouze v ulici Tovární bude umožněn přechod chodců přes staveniště pomocí koridoru šířky 2,00 m vytvořený z linií ocelových plotových zábran se zarážkou pro slepeckou hůl. V rámci přechodu budou chodci překonávat travnatou plochu, a proto je navržen provizorní chodník šířky 2,00 m. Pro využití provizorního chodníku bude upravena stávající travnatá plocha, na kterou

bude položena geotextilie. Na geotextilii bude rozprostřena štěrkodrt' frakce 0/32 v tloušťce 0,05 m. Po dokončení stavebních prací bude všechno vráceno do původního stavu včetně osetí travním semenem. Přes výkopy budou osazeny ocelové lávky se zábradlím. Zajištění bezpečného průchodu a přechodu chodců přes staveniště je věcí zhotovitele stavby.

- Územím dotčené stavbou není vedena žádná cyklotrasa, proto nedojde k žádnému omezení cyklistů.

Předpokládaná doba dopravního omezení bude 7 dní.

Podrobně je tato problematika doložena v grafické části projektové dokumentace tohoto stavebního objektu (viz příloha D.1.1.6.6 DIO 02a - etapa 2a a 2b).

DIO 03 - etapa 2 a 3a

Předmětem DIO 03 je návrh dopravně inženýrského opatření pro vozidla IAD, pro autobusy VLD a pro chodce s cyklisty během provádění stavebních prací rekonstrukce místní komunikace III. třídy v obci Beroun v ulicích U Archivu, Tovární a Na Náhonu. Rozsah stavebních prací je od stávající okružní křižovatky v ulici U Archivu (od vjezdu Státního okresního archivu Beroun objekt č.p. 1633) až do jižní poloviny křižovatky ulic Tovární a Na Náhonu. Tento dopravní režim při DIO 03 je navržen pro stavební práce v etapě 2 a 3a.

Stavební práce se budou provádět za úplné uzavírky komunikace pro všechny vozidla v celém rozsahu stavby. Přístup do prostoru staveniště bude povolen pouze vozidlům stavby, vozidlům IZS, vozidlu svozu TKO, vozidlům zásobování ART elektro spol. s r.o. a vozidlům vlastníků nemovitostí dotčených stavbou. Zajištění bezpečného průjezdu vozidel staveništěm je věcí zhotovitele stavby.

Parkovací dům „TIBA P1“ bude po celou dobu provádění stavby v provozu. Parkoviště „TIBA P2“ bude po celou dobu provádění stavby v provozu. Parkoviště K+R u základní a mateřské školy bude po celou dobu provádění stavebních prací v provozu.

Stavební místo je řešeno jako standardní pracovní místo na vozovce.

Návrh dopravního režimu vychází z následujících zásad:

- Stávající SDZ dotčené stavbou bude trvale odstraněno dle této projektové dokumentace (viz výkres a rozpočet SO 193).
- 2ks stávajících zařízení pro provozní informace (dále jen ZPI) včetně ocelového sloupku demontovat a odvézt na dočasnou skládku. Poloha (místo) dočasné skládky je věcí investora nebo zhotovitele stavby. Stávající hliníkovou patku s betonovým základem trvale odstranit a zlikvidovat dle odpadového hospodářství (viz B. Souhrnná technická zpráva). Po dokončení stavebních prací přivést 2ks stávajících ZPI včetně ocelového sloupku z dočasné skládky a upevnit do nové hliníkové patky ukotvené na nový betonový základ z betonu třídy C 30/37-XF4 v původní poloze.
- Zábor stavby bude v křižovatce ulic Tovární a Na Náhonu ohraničen oboustrannými směrovacími deskami typu Z4d a Z4e a přechodným SDZ typu B1 s dodatkovou tabulkou typu E13 s textem „MIMO VOZIDEL STAVBY“ a typu S7 (výstražné blikající světlo typu 1).
- Zábor stavby bude na severním výjezdu z parkoviště v blízkosti objektů č.p. 38, č.p. 39 a č.p. 61 ohraničen zábranou pro označení uzavírky typu Z2 a přechodným SDZ typu B1.
- Zábor stavby bude v ulici Tovární před křižovatkou s ulicí U Archivu ohraničen zábranou pro označení uzavírky typu Z2, přechodným SDZ typu B30, přechodným SDZ typu B1 s dodatkovou tabulkou typu E13 s textem „MIMO VOZIDEL STAVBY“ a typu S7 (výstražné blikající světlo typu 1).
- Zábor stavby bude na východním výjezdu od objektů č.p. 156 (Ubytovna Beroun a Studio Kala) a č.p. 161 ohraničen zábranou pro označení uzavírky typu Z2 a přechodným SDZ typu B1.

- Zábor stavby bude na západním výjezdu od objektů č.p. 156 (Ubytovna Beroun a Studio Kala) a č.p. 161 ohraničen zábranou pro označení uzavírky typu Z2, přechodným SDZ typu B1 a přechodným SDZ typu B30.
- Zábor stavby bude v ulici U Archivu ohraničen zábranou pro označení uzavírky typu Z2 a přechodným SDZ typu B1 s dodatkovou tabulkou typu E13 s textem „MIMO VOZIDEL STAVBY“ a typu S7 (výstražné blikající světlo typu 1).
- Zábor stavby bude na přilehlých chodnících ohraničen pomocí linií ocelových plotových zábran se zarážkou pro slepeckou hůl, linií ocelových plotových zábran a přechodným SDZ typu B30.
- Zábor stavby musí být v noci dostatečně osvětlen.
- Objízdna trasa při uzavírce ulice Tovární pro vozidla IAD bude vedena z křižovatky ulic Tyršova, nábřeží U Sokolovny a Na Náhonu rovně ulicí Tyršova až na křižovatku s ulicí Tovární, kde odbočí vpravo do ulice Tovární. Z této křižovatky pokračuje ulicí Tovární rovně až na křižovatku s ulicí U Archivu a zpět. Délka objízdny trasy je cca 0,4 km. Trasa nebude vyznačena přechodným SDZ.
- Objízdna trasa při uzavírce ulice U Archivu pro vozidla IAD bude vedena ulicemi U Archivu a Na Dražkách až na křižovatku ulic Plzeňská, Na Dražkách a Bratří Nejedlých, kde bude odbočovat vpravo ulicí Plzeňská (po silnici II/605) až na křižovatku s ulicí Nám. M. Poštové, kde bude odbočovat vpravo ulicí Nám. M. Poštové až k ulici Tyršova. Odtud bude pokračovat ulicí Tyršova až na křižovatku s ulicí Tovární a zpět. Délka objízdny trasy je cca 1,7 km. Trasa bude vyznačena přechodným SDZ typu IS11b s texty „TOVÁRNÍ“ a „NA DRAŽKÁCH“ a typu IP22 s textem „PRŮJEZD ULICÍ U ARCHIVU UZAVŘEN!“
- Provoz vozidel podél záboru stavby v křižovatce ulic Tovární a Na Náhonu bude na přednost protijedoucích vozidel pomocí přechodného SDZ typu P7 a typu P8.
- Ulice Na Dražkách bude od křižovatky s propojovací komunikací k ulici Koněpruská dočasně slepou pozemní komunikací, která bude vyznačena přechodným SDZ typu IP10a.
- Ulice Na Náhonu bude od křižovatky s ulicemi Tyršova a nábřeží U Sokolovny dočasně slepou pozemní komunikací, která bude vyznačena přechodným SDZ typu IP10a.
- Ulice Tyršova bude od odbočení k objektu č.p. 1634 (finanční úřad) směrem k ulici U Archivu dočasně slepou pozemní komunikací, která bude vyznačena přechodným SDZ typu IP10a.
- Ulicí Na Dražkách od křižovatky s propojovací komunikací k ulici Koněpruská směrem k ulici U Archivu nebude z důvodu bezpečného průjezdu vozidel umožněn vjezd vozidel nebo souprav delších než 10 m. Vozidlům stavby bude vjezd povolen. Zákaz vjezdu bude označen pomocí přechodného SDZ typu B17 s textem „10 m“ s dodatkovou tabulkou typu E13 s textem „MIMO VOZIDEL STAVBY“.
- Ulicí Tyršova od odbočení k objektu č.p. 1634 (finanční úřad) směrem k ulici U Archivu nebude z důvodu bezpečného průjezdu vozidel umožněn vjezd vozidel nebo souprav delších než 10 m. Zákaz vjezdu bude označen pomocí přechodného SDZ typu B17 s textem „10 m“.
- Přístupová komunikace na dvě vzájemně propojené parkoviště, které jsou umístěné v blízkosti objektů č.p. 38, č.p. 39 a č.p. 61, bude umožněna pouze jižní vjezdem. Severní vjezd a výjezd bude zcela uzavřen pomocí zábrany pro označení uzavírky typu Z2 a přechodného SDZ typu B1.
- Do areálu společnosti ART elektro spol. s r.o. (objekt č.p. 1925) bude umožněn příjezd přes staveniště pouze vozidlům zásobování v dohodnutou dobu se zhotovitelem stavby. Zajištění bezpečné příjezdové komunikace přes staveniště je věcí zhotovitele stavby.
- Vozidlům vlastníků objektu č.p. 161) bude umožněn příjezd přes staveniště. Zajištění bezpečné příjezdové komunikace přes staveniště je věcí zhotovitele stavby.
- K objektu č.p. 156 (Ubytovna Beroun a Studio Kala) a k jeho přilehlým parkovacím plochám nebude umožněn příjezd žádným vozidlům.
- Vozidlům svozu TKO bude umožněn příjezd k objektům č.p. 152, č.p. 161 a č.p. 1925 přes staveniště v dohodnutou dobu se zhotovitelem stavby. Zajištění bezpečné příjezdové komunikace přes staveniště je věcí zhotovitele stavby.

- V ulici U Archivu bude přesunuto 5ks kontejnerů technického komunálního odpadu (dále jen TKO) pro objekt č.p. 1972 z důvodu bezpečného svozu TKO. Kontejnery budou přemístěny na komunikaci dle výkresové dokumentace.
- Přechodné SDZ bude s retroreflexní úpravou RA1 o základních rozměrech.
- Dopravní režim autobusových linek VLD nebude žádným způsobem omezen.
- Průchod a pohyb chodců přes staveniště nebude umožněn. Provoz chodců bude umožněn po přilehlých stávajících chodnících, přechodech pro chodce a místech pro přecházení. Pouze v ulicích U Archivu a Tovární bude umožněn průchod a přechody chodců přes staveniště. Zajištění bezpečného průchodu a přechodů chodců přes staveniště je věcí zhotovitele stavby.
- Územím dotčené stavbou není vedena žádná cyklotrasa, proto nedojde k žádnému omezení cyklistů.
- Po dokončení stavebních prací bude odstraněno všechno přechodné SDZ a dopravní zařízení s tím, že dopravní režim bude vrácen do stávajícího stavu mimo rozsah stavby. V rozsahu stavby bude nový dopravní režim dle navrženého stavu v této projektové dokumentaci (viz SO 193).

Předpokládaná doba dopravního omezení bude 98 dní.

Podrobně je tato problematika doložena v grafické části projektové dokumentace tohoto stavebního objektu (viz příloha D.1.1.6.7 DIO 03 - etapa 2 a 3a).

SO 191 Trvalé dopravní značení - etapa 1 - ulice Na Dražkách

Na začátku a v průběhu stavebních prací se bude provádět odstranění stávajícího svislého dopravního značení (dále jen SDZ) a stávajícího dopravního zařízení. Po dokončení stavebních prací bude probíhat osazení nového SDZ, obnova stávajícího SDZ, osazení nového dopravního zařízení, obnova stávajícího dopravního zařízení, nástřik nového vodorovného dopravního značení (dále jen VDZ) a obnova stávajícího VDZ nástřikem.

Stávající SDZ dotčené stavbou bude demontováno včetně ocelových sloupků, hliníkových patek a betonových základů. Stávající SDZ a ocelové sloupky budou předány správci komunikace. Hliníkové patky a betonové základy budou zlikvidovány dle odpadového hospodářství (viz B. Souhrnná technická zpráva).

Stávající dopravní zařízení dotčené stavbou bude demontováno a předáno správci komunikace.

Při návrhu dopravního značení a zařízení bylo postupováno podle ustanovení zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) a vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.

Zhotovitel stavby požádá před zahájením osazování SDZ, dopravního zařízení a nástřiku VDZ podle zákonné lhůty nejdéle 40 dní před zahájením prací o stanovení místní úpravy provozu na místních komunikacích na příslušných úřadech po předchozím písemném vyjádření příslušného orgánu Policie ČR a správců komunikací.

Před vydáním stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích a před zasláním výrobně technické dokumentace (VTD) do výrobního procesu zhotovitel stavby zajistí souhlasné vyjádření (odsouhlasení) návrhu projektové dokumentace nového dopravního značení správcem komunikace.

Odstranění stávajícího dopravního značení a zařízení, osazení nového SDZ a dopravního zařízení a nástřik nového VDZ provede odborná firma, která se zabývá touto činností.

Správcem svislého a vodorovného dopravního značení na silnici II. třídy je Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o.

Správcem svislého a vodorovného dopravního značení a dopravního zařízení na místní komunikaci III. třídy je Město Beroun.

Podrobně je tato problematika doložena v grafické části projektové dokumentace tohoto stavebního objektu.

Svislé dopravní značení

Návrh SDZ vychází z následujících zásad:

- SDZ na silnici II. třídy bude provedeno s retroreflexní úpravou RA2 o základních rozměrech upevněné na stožár SSZ.
- SDZ na místní komunikaci III. třídy bude provedeno s retroreflexní úpravou RA1 o základních rozměrech upevněné do terénu, na stožáry VO a na stožár SSZ.
- SDZ budou vyrobené z pozinkovaného ocelového plechu s plnými rohy se zpevněným okrajem pomocí dvojitého ohybu lisováním plechu. Spojovací materiál bude nekorodující. Objímky budou z hliníkových slitin. Sloupky pro SDZ budou vyrobeny z žárově zinkovaných ocelových trubek o \varnothing 60 mm s tloušťkou stěny max. 3 mm, které budou upevněny do hliníkové patky. Hliníkové patky budou uchyceny kotevními šrouby do betonového základu z betonu třídy C 30/37-XF4. Horní část sloupku bude zakryta plastovým víčkem.
- Stávající velkoplošná dopravní značka orientačního dopravního značení (dále jen VLKP DZ ODZ) typu „IS9b“ ve zmenšené velikosti umístěna vedle vozovky v ulici Na Dražkách směrem k ulici U Archivu bude demontována včetně dvou ocelových sloupků a uložena na dočasnou na skládku určenou investorem nebo zhotovitelem stavby. Stávající hliníkové patky a betonový základ budou odstraněny a zlikvidovány dle odpadového hospodářství (viz B. Souhrnná technická zpráva). Po dokončení stavebních prací bude VLKP DZ ODZ včetně dvou ocelových sloupků dovezena zpět z dočasné skládky a bude upevněna do dvou nových hliníkových patek v nové poloze. Nové hliníkové patky budou uchyceny kotevními šrouby do nového betonového základu z betonu třídy C 30/37-XF4 o rozměrech 1200 x 500 x 700 mm (š x d x h). Vzájemná rozteč sloupků, resp. hliníkových patek, bude 700 mm.
- Stávající SDZ typu „B24b“ umístěné v ulici Na Dražkách směrem k ulici U Archivu bude demontováno včetně ocelového sloupku a uloženo na dočasnou na skládku určenou investorem nebo zhotovitelem stavby. Stávající hliníková patka a betonový základ budou odstraněny a zlikvidovány dle odpadového hospodářství (viz B. Souhrnná technická zpráva). Po dokončení stavebních prací bude SDZ včetně ocelového sloupku dovezeno zpět z dočasné skládky a bude upevněno do nové hliníkové patky v nové poloze. Nová hliníková patka bude uchycena kotevní šrouby do nového betonového základu z betonu třídy C 30/37-XF4.
- Stávající SDZ typu „P4“ a typu „C1“ umístěné na stávající okružní křižovatce směrem k ulici U Archivu bude demontováno včetně ocelového sloupku a uloženo na dočasnou na skládku určenou investorem nebo zhotovitelem stavby. Stávající hliníková patka a betonový základ budou odstraněny a zlikvidovány dle odpadového hospodářství (viz B. Souhrnná technická zpráva). Po dokončení stavebních prací bude SDZ včetně ocelového sloupku dovezeno zpět z dočasné skládky a bude upevněno do nové hliníkové patky v nové poloze. Nová hliníková patka bude uchycena kotevní šrouby do nového betonového základu z betonu třídy C 30/37-XF4.
- Stávající SDZ typu „IS1c“ se symbolem dálnice a typu „IS3c“ s textem „KONĚPRUSY“ umístěné na stávající okružní křižovatce směrem k ulici U Archivu bude demontováno včetně ocelového sloupku a uloženo na dočasnou na skládku určenou investorem nebo zhotovitelem stavby. Stávající hliníková patka a betonový základ budou odstraněny a zlikvidovány dle odpadového hospodářství (viz B. Souhrnná technická zpráva). Po dokončení stavebních prací bude SDZ včetně ocelového sloupku dovezeno zpět z dočasné skládky a bude upevněno do nové hliníkové patky v nové poloze. Nová hliníková patka bude uchycena kotevní šrouby do nového betonového základu z betonu třídy C 30/37-XF4.
- Stávající SDZ typu „IS3a“ s texty „KRÁLŮV DVŮR“ a „605“ a typu „IS5“ (směr přímo) s textem „Centrum“ a se symbolem č. 301 upevněné na stávajícím ocelovém výložníku

ukotvený na budově č.p. 766 v místě okružní křižovatky před výjezdem do ulice Na Dražkách směrem k ulici Plzeňská bude vyměněno za nové SDZ typu „IS3c“ s texty „KRÁLŮV DVŮR“ a „605“ a typu „IS5“ (odbočení vpravo) s textem „Centrum“ a se symbolem č. 301. SDZ bude upevněno na stávající ocelový výložník v původní poloze.

- Stávající SDZ typu „IS3b“ s texty „KRÁLŮV DVŮR“ a „605“ a typu „IS5“ (odbočení vpravo) s textem „Centrum“ a se symbolem č. 301 umístěné v ulici Na Dražkách před křižovatkou ulic Plzeňská, Na Dražkách a Bratří Nejedlých směrem k ulici Plzeňská bude demontováno a uloženo na dočasnou na skládku určenou investorem nebo zhotovitelem stavby. Stávající ocelový sloupek bude předán správci komunikace. Stávající hliníková patka a betonový základ budou odstraněny a zlikvidovány dle odpadového hospodářství (viz B. Souhrnná technická zpráva). Po dokončení stavebních prací bude SDZ dovezeno zpět z dočasné skládky a bude upevněno v nové poloze na nový stožár VO.
- SDZ včetně jejich nosných konstrukcí musí být certifikovány autorizovanou zkušebnou a musí být schváleny Ministerstvem dopravy k užití na pozemních komunikacích v ČR.

Dopravní zařízení

Návrh dopravního zařízení vychází z následujících zásad:

- Na místní komunikaci III. třídy v místě sjezdu účelové komunikace (přístupová cesta k objektům č.p. 2115, č.p. 2116 a č.p. 2117) bude osazeno nové dopravní zařízení typu „Z11g“. Jedná se o 2 ks silničních směrových sloupků s kruhovým průřezem, které budou vyrobené z plastu stabilizovaného proti UV záření v červené barvě a polepeny červenou retroreflexní fólií třídy RA3.
- 1 ks stávajícího dopravního zařízení typu „Z11g“ (červený kulatý směrový sloupek) v místě sjezdu účelové komunikace (sjezd na parkoviště K+R pro základní a mateřskou školu) bude demontováno a uloženo na dočasnou na skládku určenou investorem nebo zhotovitelem stavby. Po dokončení stavebních prací bude dopravní zařízení dovezeno zpět z dočasné skládky a bude ukotveno v nové poloze.
- Na místní komunikaci III. třídy v ulici Na Dražkách před stávající okružní křižovatkou ve směru od ulice Plzeňská bude trvale odstraněno dopravní zařízení typu „Z11h“ (baliseta) v celkovém počtu 4 ks. Dopravní zařízení bude předáno správci komunikace. Odstraněné dopravní zařízení bude trvale nahrazeno novým vodícím kolejnicovým systémem Klemmfix doplněné o odrazky pro zlepšení viditelnosti. Tento vodící systém se skládá ze 4 ks středových vodících kolejnic, ze 2 ks koncových vodících kolejnic a ze 4 ks odrazek k vodící kolejnici. Celková délka vodícího systému je 5,00 m.
- Dopravní zařízení včetně jejich nosných konstrukcí musí být certifikovány autorizovanou zkušebnou a musí být schváleny Ministerstvem dopravy k užití na pozemních komunikacích v ČR.

Vodorovné dopravní značení

Návrh VDZ vychází z následujících zásad:

- Zhotovitel stavby před zahájením stavebních prací zafixuje stávající VDZ, které se bude pouze obnovovat. Po dokončení stavebních prací bude provedeno jeho obnovení.
- Nové VDZ bude provedeno plynulým napojením na stávající VDZ.
- VDZ se bude provádět ve dvou etapách. V 1. etapě se na nový koberec položí kompletní dopravní značení pouze jednosložkovou bílou barvou s kratší životností (kromě vodících pásů přechodu pro orientaci osob se zrakovým postižením při přecházení). Po stabilizování vlastností povrchu vozovky (odstranění posypu pro počáteční zdrsnění, vyprchání těkavých látek), případně po uplynutí zimního období, se provede 2. etapa, kdy se značení provede v retroreflexní úpravě strukturálním bílým plastem s dlouhodobou životností bez zvukového

a vibračního efektu. VDZ typu „V5“ (příčná čára souvislá), typu „V7a“ (přechod pro chodce) a typu „V9a“ (směrové šipky) bude provedeno jednotným způsobem v retroreflexní úpravě stěrkovým strukturálním bílým plastem s dlouhodobou životností bez zvukového a vibračního efektu. VDZ typu „V10f“ (vyhrazené parkoviště pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohybově postiženou), které bude umístěno na betonové dlažbě, bude provedeno jednosložkovou bílou barvou s kratší životností.

- Všechno VDZ, které bude umístěné na betonové dlažbě nebo betonovém povrchu, bude provedeno pouze jednosložkovou barvou.
- Vodící pás přechodu šířky 550 mm pro orientaci osob se zrakovým postižením při přecházení, který bude vytvořen z 2x 3 pásků, bude proveden stěrkovým strukturálním bílým plastem s dlouhodobou životností. Osa vodícího pásu přechodu vždy navazuje na osu signálního pásu (viz vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a k ní vydané metodiky „Bezbariérové užívání staveb“).
- Materiál užitý pro provedení VDZ musí být schválen Ministerstvem dopravy.

SO 192 Trvalé dopravní značení - etapa 2 - ulice Na Dražkách - U Archivu

Na začátku a v průběhu stavebních prací se bude provádět odstranění stávajícího SDZ, stávajícího zařízení pro provozní informace (dále jen ZPI) a stávajícího dopravního zařízení. Po dokončení stavebních prací bude probíhat osazení nového SDZ, obnova stávajícího SDZ, zpětná montáž stávajícího ZPI, osazení nového dopravního zařízení, obnova stávajícího dopravního zařízení, nástřik nového VDZ a obnova stávajícího VDZ nástřikem.

Stávající SDZ dotčené stavbou bude demontováno včetně ocelových sloupků, hliníkových patek a betonových základů. Stávající SDZ a ocelové sloupky budou předány správci komunikace. Hliníkové patky a betonové základy budou zlikvidovány dle odpadového hospodářství (viz B. Souhrnná technická zpráva).

Stávající dopravní zařízení dotčené stavbou bude demontováno a předáno správci komunikace.

Stávající dopravní zrcadlo dotčené stavbou bude demontováno včetně ocelového sloupku a betonového základu. Stávající dopravní zrcadlo a ocelový sloupek budou předány správci komunikace. Betonový základ bude zlikvidován dle odpadového hospodářství (viz B. Souhrnná technická zpráva).

Stávající ZPI bude demontováno a odvezeno na dočasnou skládku určenou investorem nebo zhotovitelem stavby.

Při návrhu dopravního značení a zařízení bylo postupováno podle ustanovení zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) a vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.

Zhotovitel stavby požádá před zahájením osazování SDZ, dopravního zařízení, ZPI a nástřiku VDZ podle zákonné lhůty nejdéle 40 dní před zahájením prací o stanovení místní úpravy provozu na místních komunikacích na příslušných úřadech po předchozím písemném vyjádření příslušného orgánu Policie ČR a správců komunikací.

Před vydáním stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích a před zasláním výrobně technické dokumentace (VTD) do výrobního procesu zhotovitel stavby zajistí souhlasné vyjádření (odsouhlasení) návrhu projektové dokumentace nového dopravního značení správcem komunikace.

Odstranění stávajícího dopravního značení a zařízení, osazení nového SDZ a dopravního zařízení, demontáž a zpětnou montáž ZPI a nástřik nového VDZ provede odborná firma, která se zabývá touto činností.

Budoucím správcem svislého a vodorovného dopravního značení a dopravního zařízení na místní komunikaci III. třídy je Město Beroun.

Podrobně je tato problematika doložena v grafické části projektové dokumentace tohoto stavebního objektu.

Svislé dopravní značení

Návrh SDZ vychází z následujících zásad:

- SDZ na místní komunikaci III. třídy budou provedeny s retroreflexní úpravou RA1 o základních rozměrech upevněné do terénu a na stožáry VO.
- SDZ budou vyrobené z pozinkovaného ocelového plechu s plnými rohy se zpevněným okrajem pomocí dvojitého ohybu lisováním plechu. Spojovací materiál bude nekorodující. Objímky budou z hliníkových slitin. Sloupky pro SDZ budou vyrobeny z žárově zinkovaných ocelových trubek o \varnothing 60 mm s tloušťkou stěny max. 3 mm, které budou upevněny do hliníkové patky. Hliníkové patky budou uchyceny kotevními šrouby do betonového základu z betonu třídy C 30/37-XF4. Horní část sloupku bude zakryta plastovým víčkem.
- Stávající velkoplošná dopravní značka orientačního dopravního značení (dále jen VLKP DZ ODZ) typu „IS9b“ ve zmenšené velikosti umístěna vedle vozovky směrem k ulici Plzeňská bude demontována včetně dvou ocelových sloupků a uložena na dočasnou na skládku určenou investorem nebo zhotovitelem stavby. Stávající hliníkové patky a betonový základ budou odstraněny a zlikvidovány dle odpadového hospodářství (viz B. Souhrnná technická zpráva). Po dokončení stavebních prací bude VLKP DZ ODZ včetně dvou ocelových sloupků dovezena zpět z dočasné skládky a bude upevněna do dvou nových hliníkových patek v nové poloze. Nové hliníkové patky budou ukotveny do betonového základu C 30/37-XF4 o rozměrech 1200 x 500 x 700 mm (š x d x h). Vzájemná rozteč sloupků, resp. hliníkových patek, bude 700 mm.
- Stávající SDZ typu „IP6“ zvýrazněné na retroreflexním žlutozeleném fluorescenčním podkladě umístěné na stávající okružní křižovatce v ulici Na Dražkách směrem k ulici U Archivu bude demontováno včetně ocelového sloupku a uloženo na dočasnou na skládku určenou investorem nebo zhotovitelem stavby. Stávající hliníková patka a betonový základ budou odstraněny a zlikvidovány dle odpadového hospodářství (viz B. Souhrnná technická zpráva). Po dokončení stavebních prací bude SDZ včetně ocelového sloupku dovezeno zpět z dočasné skládky a bude upevněno do nové hliníkové patky v nové poloze. Nová hliníková patka bude ukotvena do betonového základu C 30/37-XF4.
- Stávající SDZ typu „P4“ a „C1“ umístěné na stávající okružní křižovatce v ulici U Archivu směrem k ulici Tovární bude demontováno včetně ocelového sloupku a uloženo na dočasnou na skládku určenou investorem nebo zhotovitelem stavby. Stávající hliníková patka a betonový základ budou odstraněny a zlikvidovány dle odpadového hospodářství (viz B. Souhrnná technická zpráva). Po dokončení stavebních prací bude SDZ včetně ocelového sloupku dovezeno zpět z dočasné skládky a bude upevněno do nové hliníkové patky v nové poloze. Nová hliníková patka bude ukotvena do betonového základu C 30/37-XF4.
- Stávající SDZ typu „P4“ a „C1“ umístěné na stávající okružní křižovatce v ulici U Archivu směrem k ulici Na Dražkách bude demontováno včetně ocelového sloupku a uloženo na dočasnou na skládku určenou investorem nebo zhotovitelem stavby. Stávající hliníková patka a betonový základ budou odstraněny a zlikvidovány dle odpadového hospodářství (viz B. Souhrnná technická zpráva). Po dokončení stavebních prací bude SDZ včetně ocelového sloupku dovezeno zpět z dočasné skládky a bude upevněno do nové hliníkové patky v nové poloze. Nová hliníková patka bude ukotvena do betonového základu C 30/37-XF4.
- Stávající SDZ typu „IP6“ zvýrazněné na retroreflexním žlutozeleném fluorescenčním podkladě umístěné na stávající okružní křižovatce na místní komunikaci směrem k parkovacímu domu TIBA P1 bude demontováno a uloženo na dočasnou na skládku určenou investorem nebo zhotovitelem stavby. Stávající ocelový sloupek bude předán správci

komunikace. Stávající hliníková patka a betonový základ budou odstraněny a zlikvidovány dle odpadového hospodářství (viz B. Souhrnná technická zpráva). Po dokončení stavebních prací bude SDZ dovezeno zpět z dočasné skládky a bude upevněno v nové poloze na nový stožár VO.

- Stávající SDZ typu „IZ8a“, „IP10a“ a „IZ8b“ umístěné u stávající okružní křižovatky na místní komunikaci směrem k parkovacímu domu TIBA P1 bude demontováno včetně dvou ocelových sloupků a uloženo na dočasnou na skládku určenou investorem nebo zhotovitelem stavby. Stávající hliníkové patky a betonový základ budou odstraněny a zlikvidovány dle odpadového hospodářství (viz B. Souhrnná technická zpráva). Po dokončení stavebních prací bude SDZ včetně dvou ocelových sloupků dovezeno zpět z dočasné skládky a bude upevněno do dvou nových hliníkových patek v původní poloze. Nové hliníkové patky budou ukotveny do betonového základu C 30/37-XF4 o rozměrech 1200 x 500 x 700 mm (š x d x h). Vzájemná rozteč sloupků, resp. hliníkových patek, bude 700 mm.
- Stávající SDZ typu „IP6“ zvýrazněné na retroreflexním žlutozeleném fluorescenčním podkladě umístěné na stávající okružní křižovatce na místní komunikaci směrem od parkovacího domu TIBA P1 bude demontováno a uloženo na dočasnou na skládku určenou investorem nebo zhotovitelem stavby. Stávající ocelový sloupek bude předán správci komunikace. Stávající hliníková patka a betonový základ budou odstraněny a zlikvidovány dle odpadového hospodářství (viz B. Souhrnná technická zpráva). Po dokončení stavebních prací bude SDZ dovezeno zpět z dočasné skládky a bude upevněno v nové poloze na nový stožár VO.
- Stávající SDZ typu „P4“ a „C1“ umístěné na stávající okružní křižovatce na místní komunikaci směrem od parkovacího domu TIBA P1 bude demontováno včetně ocelového sloupku a uloženo na dočasnou na skládku určenou investorem nebo zhotovitelem stavby. Stávající hliníková patka a betonový základ budou odstraněny a zlikvidovány dle odpadového hospodářství (viz B. Souhrnná technická zpráva). Po dokončení stavebních prací bude SDZ včetně ocelového sloupku dovezeno zpět z dočasné skládky a bude upevněno do nové hliníkové patky v původní poloze. Nová hliníková patka bude ukotvena do betonového základu C 30/37-XF4.
- Stávající SDZ typu „B24b“ umístěné za sjezdem účelové komunikace na parkovišti TIBA P2 v ulici U Archivu směrem k ulici Na Dražkách bude demontováno a uloženo na dočasnou na skládku určenou investorem nebo zhotovitelem stavby. Stávající ocelový sloupek bude předán správci komunikace. Stávající hliníková patka a betonový základ budou odstraněny a zlikvidovány dle odpadového hospodářství (viz B. Souhrnná technická zpráva). Po dokončení stavebních prací bude SDZ dovezeno zpět z dočasné skládky a bude upevněno v nové poloze na nový stožár VO.
- Stávající SDZ typu „IS5“ s textem „TIBA P1“ a se symbolem SDZ typu „IP13a“ směr odbočení vlevo umístěné v ulici U Archivu před stávající okružní křižovatkou ve směru k ulici Tovární bude demontováno a uloženo na dočasnou na skládku určenou investorem nebo zhotovitelem stavby. Ocelový výložník bude demontován a předán správci komunikace. Po dokončení stavebních prací bude SDZ dovezeno zpět z dočasné skládky a bude upevněno v nové poloze na nový ocelový sloupek s výložníkem (konzolou). Sloupek s výložníkem pro SDZ bude vyroben z žárově zinkovaných ocelových trubek o Ø 60 mm s tloušťkou stěny max. 3 mm, který bude upevněn do hliníkové patky. Hliníková patka bude uchycena kotevními šrouby do betonového základu z betonu třídy C 30/37-XF4. Výškové umístění SDZ a vzdálenost s bočním umístěním SDZ bude provedeno dle TP 65.
- Stávající SDZ typu „IS5“ s textem „TIBA P2“ a se symbolem SDZ typu „IP11“ umístěné před sjezdem účelové komunikace na parkovišti TIBA P2 v ulici U Archivu směrem k ulici Na Dražkách bude demontováno včetně ocelového sloupku a uloženo na dočasnou na skládku určenou investorem nebo zhotovitelem stavby. Stávající hliníková patka a betonový základ budou odstraněny a zlikvidovány dle odpadového hospodářství (viz B. Souhrnná technická zpráva). Po dokončení stavebních prací bude SDZ včetně

ocelového sloupku dovezeno zpět z dočasné skládky a bude upevněno do nové hliníkové patky v nové poloze. Nová hliníková patka bude ukotvena do betonového základu C 30/37-XF4.

- SDZ včetně jejich nosných konstrukcí musí být certifikovány autorizovanou zkušebnou a musí být schváleny Ministerstvem dopravy k užití na pozemních komunikacích v ČR.

Zařízení pro provozní informace

Návrh ZPI vychází z následujících zásad:

- Na místní komunikaci III. třídy před stávající okružní křižovatkou v ulici U Archivu ve směru k ulici Tovární bude demontováno stávající ZPI typu ZPI 2 (obsaditelnost parkoviště) směr přímo pro parkoviště „TIBA P1“ a typu ZPI 2 (obsaditelnost parkoviště) směr odbočení vlevo pro parkoviště „TIBA P2“ s odvozem na dočasnou skládku určenou investorem nebo zhotovitelem stavby. Po dokončení stavebních prací budou 2ks stávajících ZPI dovezeny zpět z dočasné skládky a upevněny pomocí spojovacího nekorodujícího materiálu na nový ocelový sloupek. Sloupek pro ZPI bude vyroben z žárově zinkované ocelové trubky o Ø 60 mm s tloušťkou stěny max. 3 mm, který bude upevněn do hliníkové patky v nové poloze. Hliníková patka bude uchycena kotevními šrouby do betonového základu z betonu třídy C 30/37-XF4. Horní část sloupku bude zakryta plastovým víčkem.
- Odstranění stávajícího napájecího elektrického kabelu pro stávající ZPI není součástí tohoto stavebního objektu.
- Připojení obou stávajících ZPI na napájecí elektrický kabel není součástí tohoto stavebního objektu.

Dopravní zařízení

Návrh dopravního zařízení vychází z následujících zásad:

- Na místní komunikaci III. třídy v ulici U Archivu v místě stávajícího výjezdu z parkoviště pro bytový dům WELLNEA bude trvale odstraněno dopravní zrcadlo, které bude předané správci komunikace.
- Na místní komunikaci III. třídy v ulici U Archivu v místě stávajícího výjezdu z parkoviště pro bytový dům WELLNEA bude trvale odstraněno dopravní zařízení typu „Z11h“ (baliseta) v celkovém počtu 26 ks. Dopravní zařízení bude předáno správci komunikace.
- Na místní komunikaci III. třídy na stávající okružní křižovatce v ulici U Archivu bude trvale odstraněno dopravní zařízení typu „Z11h“ (baliseta) v celkovém počtu 7 ks. Dopravní zařízení bude předáno správci komunikace.
- Na místní komunikaci III. třídy na stávající okružní křižovatce v ulici U Archivu bude trvale odstraněno dopravní zařízení typu „Z12“. Celkem bude odstraněno 6 ks zpomalovacích retardérů dlouhých 1,42 m. Dopravní zařízení bude předáno správci komunikace.
- Na místní komunikaci III. třídy v místě sjezdu účelové komunikace v ulici Na Dražkách (sjezd k objektu č.p. 328, resp. ke Krajské veterinární správě pro Středočeský kraj) bude osazeno nové dopravní zařízení typu „Z11g“. Jedná se o 2 ks silničních směrových sloupků s kruhovým průřezem, které budou vyrobené z plastu stabilizovaného proti UV záření v červené barvě a polepeny červenou retroreflexní fólií třídy RA3.
- Na místní komunikaci III. třídy v místě sjezdu účelové komunikace v ulici Na Dražkách (sjezd k objektu č.p. 1973) bude osazeno dopravní zařízení typu „Z11g“. Jedná se o 2 ks silničních směrových sloupků s kruhovým průřezem, které budou vyrobené z plastu stabilizovaného proti UV záření v červené barvě a polepeny červenou retroreflexní fólií třídy RA3.
- Na místní komunikaci III. třídy v místě sjezdu účelové komunikace v ulici U Archivu (výjezd z parkoviště pro bytový dům WELLNEA) bude osazeno dopravní zařízení typu „Z11g“. Jedná se o 2 ks silničních směrových sloupků s kruhovým průřezem, které budou vyrobené z plastu

stabilizovaného proti UV záření v červené barvě a polepeny červenou retroreflexní fólií třídy RA3.

- 2 ks stávajícího dopravního zařízení typu „Z11g“ (červený kulatý směrový sloupek) v místě sjezdu účelové komunikace v ulici U Archivu (sjezd na parkoviště TIBA P2) bude demontováno a uloženo na dočasnou na skládku určenou investorem nebo zhotovitelem stavby. Po dokončení stavebních prací bude dopravní zařízení dovezeno zpět z dočasné skládky a bude upevněno v původní poloze.
- Dopravní zařízení včetně jejich nosných konstrukcí musí být certifikovány autorizovanou zkušebnou a musí být schváleny Ministerstvem dopravy k užití na pozemních komunikacích v ČR.

Vodorovné dopravní značení

Návrh VDZ vychází z následujících zásad:

- Zhotovitel stavby před zahájením stavebních prací zafixuje stávající VDZ, které se bude pouze obnovovat. Po dokončení stavebních prací bude provedeno jeho obnovení.
- Nové VDZ bude provedeno plynulým napojením na stávající VDZ.
- VDZ se bude provádět ve dvou etapách. V 1. etapě se na nový koberec položí kompletní dopravní značení pouze jednosložkovou bílou barvou s kratší životností (kromě vodících pásů přechodu pro orientaci osob se zrakovým postižením při přecházení). Po stabilizování vlastností povrchu vozovky (odstranění posypu pro počáteční zdrsnění, vyprchání těkavých látek), případně po uplynutí zimního období, se provede 2. etapa, kdy se značení provede v retroreflexní úpravě strukturálním bílým plastem s dlouhodobou životností bez zvukového a vibračního efektu. VDZ typu „V7a“ (přechod pro chodce) a typu „V13“ (šikmé rovnoběžné čáry) šikmé čáry bude provedeno jednotným způsobem v retroreflexní úpravě stěrkovým strukturálním bílým plastem s dlouhodobou životností bez zvukového a vibračního efektu. VDZ typu „V10f“ (vyhrazené parkoviště pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohybově postiženou), které bude umístěno na betonové dlažbě, bude provedeno jednosložkovou bílou barvou s kratší životností.
- Všechno VDZ, které bude umístěné na betonové dlažbě nebo betonovém povrchu, bude provedeno pouze jednosložkovou barvou.
- Vodící pás přechodu šířky 550 mm pro orientaci osob se zrakovým postižením při přecházení, který bude vytvořen z 2x 3 pásků, bude proveden stěrkovým strukturálním bílým plastem s dlouhodobou životností. Osa vodícího pásu přechodu vždy navazuje na osu signálního pásu (viz vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a k ní vydané metodiky „Bezbariérové užívání staveb“).
- Materiál užitý pro provedení VDZ musí být schválen Ministerstvem dopravy.

SO 193 Trvalé dopravní značení - etapa 3 - ulice U Archivu - Tovární

Na začátku a v průběhu stavebních prací se bude provádět odstranění stávajícího SDZ, stávajícího ZPI a stávajícího dopravního zařízení. Po dokončení stavebních prací bude probíhat osazení nového SDZ, obnova stávajícího SDZ, zpětná montáž stávajícího ZPI, osazení nového dopravního zařízení, obnova stávajícího dopravního zařízení, nástřik nového VDZ a obnova stávajícího VDZ nástřikem.

Stávající SDZ dotčené stavbou bude demontováno včetně ocelových sloupků, hliníkových patek a betonových základů. Stávající SDZ a ocelové sloupky budou předány správci komunikace. Hliníkové patky a betonové základy budou zlikvidovány dle odpadového hospodářství (viz B. Souhrnná technická zpráva).

Stávající dopravní zařízení dotčené stavbou bude demontováno a předáno správci komunikace.

Stávající dopravní zrcadla dotčená stavbou budou demontována včetně ocelových sloupků a betonových základů. Stávající dopravní zrcadlo a ocelový sloupek budou předány správci

komunikace. Betonový základ bude zlikvidován dle odpadového hospodářství (viz B. Souhrnná technická zpráva).

Stávající ZPI bude demontováno včetně ocelového sloupku a betonového základu. Stávající ZPI budou odvezena na dočasnou skládku určenou investorem nebo zhotovitelem stavby. Stávající ocelový sloupek bude předán správci komunikace. Betonový základ bude zlikvidován dle odpadového hospodářství (viz B. Souhrnná technická zpráva).

Při návrhu dopravního značení a zařízení bylo postupováno podle ustanovení zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) a vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.

Zhotovitel stavby požádá před zahájením osazování SDZ, dopravního zařízení, ZPI a nástřiku VDZ podle zákonné lhůty nejdéle 40 dní před zahájením prací o stanovení místní úpravy provozu na místních komunikacích na příslušných úřadech po předchozím písemném vyjádření příslušného orgánu Policie ČR a správců komunikací.

Před vydáním stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích a před zasláním výrobně technické dokumentace (VTD) do výrobního procesu zhotovitel stavby zajistí souhlasné vyjádření (odsouhlasení) návrhu projektové dokumentace nového dopravního značení správcem komunikace.

Odstranění stávajícího dopravního značení a zařízení, osazení nového SDZ a dopravního zařízení, demontáž a zpětnou montáž ZPI a nástřik nového VDZ provede odborná firma, která se zabývá touto činností.

Budoucím správcem svislého a vodorovného dopravního značení a dopravního zařízení na místní komunikaci III. třídy je Město Beroun.

Budoucím správcem svislého a vodorovného dopravního značení a dopravního zařízení na místní komunikaci IV. třídy je Město Beroun.

Podrobně je tato problematika doložena v grafické části projektové dokumentace tohoto stavebního objektu.

Svislé dopravní značení

Návrh SDZ vychází z následujících zásad:

- SDZ na místní komunikaci III. třídy bude provedeno s retroreflexní úpravou RA1 o základních rozměrech upevněné do terénu a na nové stožáry VO.
- SDZ typu „C9a“ a „C9b“ bude provedeno s retroreflexní úpravou RA1 o zmenšených rozměrech upevněné do terénu.
- SDZ budou vyrobené z pozinkovaného ocelového plechu s plnými rohy se zpevněným okrajem pomocí dvojitého ohybu lisováním plechu. Spojovací materiál bude nekorodující. Objímky budou z hliníkových slitin. Sloupky pro SDZ budou vyrobeny z žárově zinkovaných ocelových trubek o Ø 60 mm s tloušťkou stěny max. 3 mm, které budou upevněny do hliníkové patky. Hliníkové patky budou uchyceny kotevními šrouby do betonového základu z betonu třídy C 30/37-XF4. Horní část sloupku bude zakryta plastovým víčkem.
- SDZ typu „P4“ umístěné společně s typem „C1“ na okružní křižovatce v ulici U Archivu bude upevněno na ocelový sloupek s výložníkem (konzolou) vyrobený z žárově zinkovaných ocelových trubek o Ø 60 mm s tloušťkou stěny max. 3 mm, který bude upevněn do hliníkové patky. Hliníková patka bude uchycena kotevními šrouby do betonového základu z betonu třídy C 30/37-XF4. Vzdálenost s bočním umístěním SDZ bude provedeno dle TP 65.
- SDZ včetně jejich nosných konstrukcí musí být certifikovány autorizovanou zkušebnou a musí být schváleny Ministerstvem dopravy k užití na pozemních komunikacích v ČR.

Zařízení pro provozní informace

Návrh ZPI vychází z následujících zásad:

- Na místní komunikaci III. třídy před stávající okružní křižovatkou v ulici U Archivu ve směru k ulici Na Dražkách bude demontováno stávající ZPI typu ZPI 2 (obsaditelnost parkoviště) směr přímo pro parkoviště „TIBA P2“ a typu ZPI 2 (obsaditelnost parkoviště) směr odbočení vpravo pro parkoviště „TIBA P1“ s odvozem na dočasnou skládku určenou investorem nebo zhotovitelem stavby. Stávající ocelový sloupek bude demontován a předán správci komunikace. Stávající hliníková patka a betonový základ budou odstraněny a zlikvidovány dle odpadového hospodářství (viz B. Souhrnná technická zpráva). Po dokončení stavebních prací budou 2ks stávajících ZPI dovezeny zpět z dočasné skládky a upevněny pomocí spojovacího nekorodujícího materiálu na nový stožár VO.
- Odstranění stávajícího napájecího elektrického kabelu (příčný převěs ze stávajícího stožáru VO na protější stranu komunikace) pro stávající ZPI není součástí tohoto stavebního objektu.
- Připojení obou stávajících ZPI na napájecí elektrický kabel není součástí tohoto stavebního objektu.

Dopravní zařízení

Návrh dopravního zařízení vychází z následujících zásad:

- Na místní komunikaci III. třídy v ulici U Archivu v místě stávajícího výjezdu z areálu Státního okresního archivu Beroun (č.p. 1633) bude trvale odstraněno dopravní zrcadlo, které bude předané správci komunikace.
- Na místní komunikaci III. třídy v ulici U Archivu v místě stávajícího výjezdu z areálu ubytovny Beroun (č.p. 156) bude trvale odstraněno dopravní zrcadlo, které bude předané správci komunikace.
- Na místní komunikaci III. třídy v ulici U Archivu v místě stávajícího výjezdu z areálu společnosti ART elektro spol. s r.o. (č.p. 1925) bude trvale odstraněno dopravní zrcadlo, které bude předané správci komunikace.
- Na místní komunikaci III. třídy v ulici U Archivu v místě stávajícího výjezdu z areálu Státního okresního archivu Beroun (č.p. 1633) bude trvale odstraněno dopravní zařízení typu „Z11h“ (baliseta) v celkovém počtu 1 ks. Dopravní zařízení bude předáno správci komunikace.
- Na místní komunikaci III. třídy na křižovatce ulici U Archivu a Tovární bude trvale odstraněno dopravní zařízení typu „Z11h“ (baliseta) v celkovém počtu 7 ks. Dopravní zařízení bude předáno správci komunikace.
- Na místní komunikaci III. třídy v místě sjezdu účelové komunikace v ulici U Archivu (sjezd k objektu č.p. 1633, tj. ke Státnímu okresnímu archivu Beroun) bude osazeno dopravní zařízení typu „Z11g“. Jedná se o 2 ks silničních směrových sloupků s kruhovým průřezem, které budou vyrobené z plastu stabilizovaného proti UV záření v červené barvě a polepeny červenou retroreflexní fólií třídy RA3.
- Na místní komunikaci III. třídy v místě sjezdu účelové komunikace v ulici U Archivu (sjezd k objektu č.p. 156, tj. do areálu ubytovny Beroun) bude osazeno dopravní zařízení typu „Z11g“. Jedná se o 2 ks silničních směrových sloupků s kruhovým průřezem, které budou vyrobené z plastu stabilizovaného proti UV záření v červené barvě a polepeny červenou retroreflexní fólií třídy RA3.
- Na místní komunikaci III. třídy v místě sjezdu účelové komunikace v ulici U Archivu (sjezd k objektu č.p. 161) bude osazeno dopravní zařízení typu „Z11g“. Jedná se o 2 ks silničních směrových sloupků s kruhovým průřezem, které budou vyrobené z plastu stabilizovaného proti UV záření v červené barvě a polepeny červenou retroreflexní fólií třídy RA3.
- Na místní komunikaci III. třídy v místě sjezdu účelové komunikace v ulici U Archivu (sjezd k objektu č.p. 1925, tj. do areálu ART elektro spol. s r. o.) bude osazeno dopravní zařízení

typu „Z11g“. Jedná se o 2 ks silničních směrových sloupků s kruhovým průřezem, které budou vyrobené z plastu stabilizovaného proti UV záření v červené barvě a polepeny červenou retroreflexní fólií třídy RA3.

- Na místní komunikaci III. třídy v místě dvou sjezdů účelových komunikací v ulici Tovární (vyhrazené parkoviště pro držitele parkovacích karet - zóna II.) bude osazeno dopravní zařízení typu „Z11g“. Jedná se o 2x 2 ks silničních směrových sloupků s kruhovým průřezem, které budou vyrobené z plastu stabilizovaného proti UV záření v červené barvě a polepeny červenou retroreflexní fólií třídy RA3.
- Na místní komunikaci III. třídy v místě sjezdu účelové komunikace v ulici U Archivu (budoucí výjezd z obytné zóny), která je součástí související stavby „Obytná čtvrť TIBA Beroun“, bude osazeno dopravní zařízení typu „Z11g“. Jedná se o 2 ks silničních směrových sloupků s kruhovým průřezem, které budou vyrobené z plastu stabilizovaného proti UV záření v červené barvě a polepeny červenou retroreflexní fólií třídy RA3.
- Na místní komunikaci III. třídy v místě dvou sjezdů účelových komunikací v ulici U Archivu (budoucí sjezdy do podzemních garáží bytových domů), které jsou součástí související stavby „Obytná čtvrť TIBA Beroun“, bude osazeno dopravní zařízení typu „Z11g“. Jedná se o 2x 2 ks silničních směrových sloupků s kruhovým průřezem, které budou vyrobené z plastu stabilizovaného proti UV záření v červené barvě a polepeny červenou retroreflexní fólií třídy RA3.
- Dopravní zařízení včetně jejich nosných konstrukcí musí být certifikovány autorizovanou zkušebnou a musí být schváleny Ministerstvem dopravy k užití na pozemních komunikacích v ČR.

Vodorovné dopravní značení

Návrh VDZ vychází z následujících zásad:

- Zhotovitel stavby před zahájením stavebních prací zafixuje stávající VDZ, které se bude pouze obnovovat. Po dokončení stavebních prací bude provedeno jeho obnovení.
- Nové VDZ bude provedeno plynulým napojením na stávající VDZ.
- VDZ se bude provádět ve dvou etapách. V 1. etapě se na nový koberec položí kompletní dopravní značení pouze jednosložkovou bílou, žlutou, modrou a červenou barvou s kratší životností (kromě vodících pásů přechodu pro orientaci osob se zrakovým postižením při přecházení). Po stabilizování vlastností povrchu vozovky (odstranění posypu pro počáteční zdrsnění, vyprchání těkavých látek), případně po uplynutí zimního období, se provede 2. etapa, kdy se značení provede v retroreflexní úpravě strukturálním bílým, žlutým a modrým plastem s dlouhodobou životností bez zvukového a vibračního efektu. VDZ typu „V7a“ (přechod pro chodce), typu „V8c“ (sružený přechod pro chodce), typu „V13“ (šikmé rovnoběžné čáry) šikmé čáry a typu „V17“ (trojúhelníky) bude provedeno jednotným způsobem v retroreflexní úpravě stěrkovým strukturálním bílým plastem s dlouhodobou životností bez zvukového a vibračního efektu. VDZ typu „V10f“ (vyhrazené parkoviště pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohybově postiženou), které bude umístěno na betonové dlažbě, bude provedeno jednosložkovou bílou barvou s kratší životností. VDZ typu „V15“ (nápis na vozovce) symbol SDZ typu „B20a“ s textem „30“, který bude vyznačen v barevném provedení odpovídající SDZ, bude provedeno jednotným způsobem v retroreflexní úpravě stěrkovým strukturálním bílým a červeným plastem s dlouhodobou životností bez zvukového a vibračního efektu.
- Všechno VDZ, které bude umístěné na betonové dlažbě nebo betonovém povrchu, bude provedeno pouze jednosložkovou barvou.
- Vodící pás přechodu šířky 550 mm pro orientaci osob se zrakovým postižením při přecházení, který bude vytvořen z 2x 3 pásků, bude proveden stěrkovým strukturálním bílým plastem s dlouhodobou životností. Osa vodícího pásu přechodu vždy navazuje na osu signálního pásu

(viz vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a k ní vydané metodiky „Bezbariérové užívání staveb“).

- Materiál užitý pro provedení VDZ musí být schválen Ministerstvem dopravy.

SO 194 Dopravní řešení SSZ Plzeňská x Na Dražkách

V návaznosti na navržené stavební úpravy je nezbytné provedení úpravy dopravního řešení stávajícího světelného signalizačního zařízení (dále jen SSZ) v křižovatce ulic Plzeňská, Na Dražkách a Bratří Nejedlých. Úprava dopravního řešení bude spočívat v úpravě stávajícího signálního plánu, doplnění videodetekce v ulici Na Dražkách a úpravě polohy návěstidel a sloupků SSZ v ulicích Plzeňských a Na Dražkách. Typ a provedení stávajících návěstidel SSZ zůstává beze změny a počítá se i po úpravě s jejich opětovným použitím pro řízení provozu na předmětné křižovatce. Stejně tak zůstane zachováno i ostatní vybavení umístěné na sloupcích SSZ, tj. chodecká tlačítka (detektory chodců) a přisvícení přechodů pro chodce umístěné na výložnicích SSZ. Stávající sloup s přisvícením přechodu pro chodce přes ulici Na Dražkách bude zkrácen, a tím bude svítidlo demontováno. Tento stávající sloup bude nadále sloužit jako nosný prvek pro stávající návěstidlo SSZ.

Při návrhu SSZ bylo postupováno podle ustanovení zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) a vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.

Úpravě dopravního řešení musí nezbytně předcházet úprava technologické části SSZ, ve které bude realizován posun sloupků SSZ do nové polohy a výměna dotčených sloupků SSZ se změnou délky výložníku (viz SO 410).

SO 301 Odvodnění SO 101

Předmětem tohoto stavebního objektu je řešení odvodnění nově navrhovaných úprav stávající komunikace SO 101 v ulici Na Dražkách. Stavební objekt SO 301 odvádí vody z komunikace v ulici na Dražkách od Ulice Plzeňská po související stavbu miniokružní křižovatky, která je součástí projektu Základní a mateřská škola via Beroun. Niveleta trasy komunikace na začátku úseku byla oproti původnímu stavu umístěna níže, z důvodu úpravy příčného profilu do středového sklonu s odvodněním k pravé a levé straně. Sklony komunikace jsou navrženy tak, aby sváděly povrchové vody k nejnižší hraně vozovky a následně do nových uličních vpustí. V tom úseku se nachází tři stávající kanalizace. Napojení do stávající kanalizace DN600, která je umístěna v těsné blízkosti u stávajících domů (dle geodetického zaměření cca 20 cm od hrany domu) a která je s největší pravděpodobností stokou splaškovou, není možné. Dále se v komunikaci nachází stávající odlehčovací stoka DN1200 SKL, napojení vpustních přípojek do této kanalizace by bylo technicky složité a správce stávající kanalizace to nedoporučuje. Další stávající kanalizace DN800/600 je mimo provoz. Z těchto důvodů je navržena nová dešťová kanalizace A DN300 plast SN 16 v délce 162,74m. Kanalizace je vedena v kraji komunikace v ulici Na Dražkách a je napojena na odlehčovací stoku DN 1200. Napojení na stoku bude provedeno napojením do stávající šachty

Nově navrhované vpusti jsou napojeny na nově navrženou stoku A. Přípojky uličních vpustí budou v provedení plast SN16 DN150.

Stávající vpusti budou vybourány a stávající přípojky budou zaslepeny. Celkem se v rámci tohoto objektu budou rušit dvě uliční vpusti.

Výškové vedení kanalizace je navrženo dle stávajících výškových poměrů a tak, aby bylo možné zaústění do stávající kanalizace s ohledem na křižující síť.

Výškové řešení viz. SO 301_03 – Podélné profily.

Výpis materiálu:

stoka	dl. stoky	délka [m]	šachty	počet Š	zaústěno do	počet UV	přípojky DN150
	[m]	DN300 SN16		[ks]		[ks]	[m]

A	162,74	162,74	ŠA1 - ŠA6	6	stáv. kanalizace DN1200	12	59
---	--------	--------	-----------	---	-------------------------	----	----

PŘÍPOJKY

Každá uliční vpust a liniový odvodňovač má samostatnou kanalizační přípojku z plastového potrubí DN150 SN16. Nejmenší dovolený sklon kanalizační přípojky DN 150 je 2%. Největší dovolený sklon kanalizační přípojky je 40%.

Přípojky budou napojeny do šachty nebo přímo do potrubí. Napojení do potrubí bude provedeno odbočnou tvarovkou popřípadě jádrovou navrtávkou za použití speciální průchodky zajišťující vodotěsnost napojení a bez přesahu do profilu potrubí do horní poloviny potrubí. Napojení do šachty bude s použitím speciální průchodky nebo šachtové vložky zajišťující vodotěsnost napojení.

SO 302 Odvodnění SO 102

Předmětem tohoto stavebního objektu je řešení odvodnění nově navrhovaných úprav stávající komunikace SO 102 v ulici Na Dráčkách a v ulici U Archivu. Stavební objekt SO 302 odvádí vody z komunikace v ul. Na Dráčkách v místě napojení na související stavbu miniokružní křižovatky, která je součástí projektu Základní a mateřská škola via Beroun, a dále v ulici U Archivu po nově navržené miniokružní křižovatce. Niveleta trasy se oproti původnímu stavu mírně nadvyšuje z důvodu úpravy příčného profilu do střežovitěho sklonu s odvodněním k pravé a levé straně komunikace oproti stávajícímu odvodnění do uličních vpustí v ose komunikace. Sklony komunikace jsou navrženy tak, aby sváděly povrchové vody k nejnižší hraně vozovky a následně do nových uličních vpustí. V úseku ulice Na Dráčkách se nachází stávající kanalizace DN600, která je s největší pravděpodobností stokou splaškovou a nejsou do ní zaústěny vody z komunikace.

Z těchto důvodů je v tomto úseku navržena nová dešťová kanalizace B DN300 plast SN 16 v délce 70,17m. Kanalizace je vedena v komunikaci v ulici Na Dráčkách a v místě křížení s ulicí U Archivu je napojena na stávající jednotnou kanalizaci DN1200 SKL. Napojení bude provedeno výřezem, tj. jádrovým vyvrtáním do horní poloviny profilu stoky pod úhlem 45° až 90° a vhodné odbočné tvarovky. Napojení stoky musí být vodotěsné. Napojení bude provedeno odborně, přičemž otvor pro přípojku musí být navrtán tak, aby potrubí stoky nebylo poškozeno.

Nově navrhované vpusti v ulici Na Dráčkách jsou napojeny na nově navrženou stoku B. Přípojky uličních vpustí budou v provedení plast SN16 DN150.

V ulici U Archivu jsou uliční vpusti částečně napojeny do stávající jednotné kanalizace DN1000 bet. a částečně do přeložky stávající jednotné kanalizace DN1000 SO304. Napojení bude provedeno výřezem, tj. jádrovým vyvrtáním do horní poloviny profilu stoky pod úhlem 45° až 90° a vhodné odbočné tvarovky. Napojení přípojky musí být vodotěsné. Napojení bude provedeno odborně, přičemž otvor pro přípojku musí být navrtán tak, aby potrubí stoky nebylo poškozeno.

Stávající vpusti budou vybourány a stávající přípojky budou zaslepeny. Celkem se v rámci tohoto objektu bude rušit pět uličních vpustí.

Výškové vedení kanalizace je navrženo dle stávajících výškových poměrů a tak, aby bylo možné zaústění do stávající dešťové kanalizace s ohledem na křižující síť.

Výpis materiálu:

stoka	délka [m]	šachty	počet Š	zaústěno do	počet UV	přípojky UV DN150
	DN300 SN16		[ks]		[ks]	[m]
B	70,17	ŠB1 – ŠB3	3	stávající kanalizace DN1200	15	63,2

Součástí objektu bude úprava poklopů a mříží stavbou dotčených stávajících šachet a uličních vpustí.

Umístění poklopů do nové polohy bude pomocí vyrovnávacích podložek, které budou začištěny sanační směsí.

SO 303 Odvodnění SO 103

Předmětem tohoto stavebního objektu je řešení odvodnění nově navrhovaných úprav stávající komunikace SO 103 v ulici U Archivu a v ulici Tovární. Stavební objekt SO 303 odvádí vody z komunikace v ul. U Archivu v místě napojení na SO 102 a vody z ulice Tovární. Součástí SO 103 je miniokružní křižovatka v křižovatce ulic U Archivu a ul. Tovární. V ulici U Archivu se niveleta trasy oproti původnímu stavu mírně nadvyšuje z důvodu úpravy příčného profilu do střechovitého sklonu s odvodněním k pravé a levé straně komunikace oproti stávajícímu odvodnění do uličních vpustí v ose komunikace. Tovární ulice je v ose nivelety mírně nadvýšena. Sklony komunikace jsou navrženy tak, aby sváděly povrchové vody k nejnižší hraně vozovky a následně do nových uličních vpustí. Na vjezdech v ulici U Archivu je umístěno 9 ks liniových odvodňovačů.

Stávající uliční vpusti v ulici U Archivu jsou zaústěny do stávající jednotné kanalizace DN1000 Beton. V ulici Tovární jsou stávající uliční vpusti zaústěny do stávající jednotné kanalizace, DN stoky je nutné před realizací ověřit.

V ulici U Archivu jsou přípojky nových uličních vpustí a přípojky liniových odvodňovačů napojeny do přeložky stávající jednotné kanalizace DN1000 SO304. Napojení bude provedeno výřezem, tj. jádrovým vyvrtáním do horní poloviny profilu stoky pod úhlem 45° až 90° a vhodné odbočné tvarovky. Napojení přípojky musí být vodotěsné. Napojení bude provedeno odborně, přičemž otvor pro přípojku musí být navrtán tak, aby potrubí stoky nebylo poškozeno.

V ulici Tovární budou nové přípojky uličních vpustí napojeny na stávající jednu kanalizaci neznámé dimenze. Uliční vpust UV 25 je napojena na stávající vpustní přípojku. Stávající vpust bude v tomto místě vybourána v celém rozsahu.

Stávající vpusti budou vybourány a stávající přípojky budou zaslepeny. Celkem se v rámci tohoto objektu bude rušit 14 uličních vpustí.

Výškové vedení kanalizace je navrženo dle stávajících výškových poměrů a tak, aby bylo možné zaústění do stávající dešťové kanalizace s ohledem na křižující síť.

Výpis materiálu:

Potrubí plast DN150 SN16 - přípojky UV (půdorysná délka)	16,71 m
Potrubí plast DN200 SN16 - přípojky UV (půdorysná délka)	43,60 m
Potrubí plast DN150 SN16 - přípojky liniových odvodňovačů	85,39 m
Uliční vpusti betonové DN500	18 ks

Součástí objektu bude úprava poklopů a mříží stavbou dotčených stávajících šachet a uličních vpustí.

Umístění poklopů do nové polohy bude pomocí vyrovnávacích podložek, které budou začištěny sanační směsí.

SO 304 Přeložka jednotné kanalizace DN 1000

Předmětem tohoto stavebního objektu je přeložka jednotné kanalizace DN1000 beton. Stávající kanalizace je vedena v kraji komunikace ulice U Archivu a jsou do ní napojeny vody ze stávajících uličních vpustí a splaškové přípojky s přilehlých nemovitostí. Do této stoky jsou také nepojeny nová splaškové přípojky související stavby Obytná čtvrť Beroun a jedna splašková kanalizace.

Stávající kanalizaci je nutno přeložit z důvodu kolize s nově navrženými uličními vpustmi, které jsou umístěny v kraji komunikace, tedy nad stávající kanalizaci. Kanalizace je v tomto kolizním úseku vedena v minimálních spádech a v hloubkách od 1,67 m do 2,00 m (dle podkladu VAK Beroun). Překlopení komunikace na druhou stranu není možné z důvodu výškového napojení stávajících vjezdů. Jedná se o úsek kanalizace v ul. U Archivu před kruhovým objezdem po ulici Tovární. Aby bylo možné přípojky uličních vpustí a přípojky liniových odvodňovačů do této jednotné kanalizace napojit, je navržena přeložka jednotné kanalizace DN1000.

Přeložka bude vedena v ose jízdního pruhu komunikace v délce 206,45m. Je navrženo plastové potrubí SN16 DN1000. Do této stoky budou také připojeny splaškové přípojky stávajících nemovitostí. Jedná se o dvě stávající přípojky. V rámci související stavby Obytná čtvrť Beroun, jsou do stávající kanalizace zaústěny taky nové splaškové přípojky a jedna nová splašková kanalizace. Tyto přípojky jsou dle PD napojeny do stávající kanalizace pomocí osazením nových revizních šachet. Toto řešení bude přeložka respektovat a splaškové přípojky se budou na přeložku přepojovat v místě nové revizní šachty, a sice z důvodu zachování výškového napojení.

Napojení mimo šachtu bude provedeno výřezem, tj. jádrovým vyvrtáním do horní poloviny profilu stoky pod úhlem 45° až 90° a vhodné odbočné tvarovky. Napojení přípojky musí být vodotěsné. Napojení bude provedeno odborně, přičemž otvor pro přípojku musí být navrtán tak, aby potrubí stoky nebylo poškozeno.

Stávající kanalizace DN1000 bude zafoukána cementopílkovou směsí. Stávající šachty budou vybourány do hloubky jeden metr a zbylá část bude zasypana. Celkem bude takto zrušeno cca 204 m potrubí a budou zrušeny 4 kanalizační šachty.

Napojení na stoku bude v jednom případě provedeno napojením na stávající šachtu, budovanou v rámci stavby Obytná čtvrť Beroun. Napojení bude v šachtě připraveno v šachtovém dnu a bude zaslepeno. V druhém případě bude na stávající kanalizaci vybudovaná nová revizní šachta s prefabrikovaným šachtovým dnem DN1500.

Výškové vedení kanalizace je navrženo dle stávajících výškových poměrů a tak, aby bylo možné zaústění do stávající dešťové kanalizace s ohledem na křižující sítě.

Výpis materiálu:

stoka	délka [m]	šachty	počet Š	zaústěno do	přepojení přípojek DN150	přepojení splaškové stoky DN300
	DN1000 SN16		[ks]		[m]	[m]
přeložka	206,45	Š1 - Š9	9	stáv. kanalizace DN1200	6,00	1,00

SO 410 SSZ Plzeňská x Na Dražkách

Navrženými stavebními úpravami napojení ulice Na Dražkách na ulici Plzeňskou je vyvolána úprava technologické části stávajícího SSZ. Stavebními úpravami jsou dotčeny 3 stávající sloupky SSZ.

- Sloupek SSZ s výložníkem v ulici Plzeňská, který je nosným prvkem pro návěstidlo SSZ pro řízení provozu na ulici Plzeňská směr centrum a dále pak pro návěstidlo SSZ pro řízení provozu na přechodu pro chodce přes ulici Plzeňská bude přemístěn do nové polohy, která odpovídá navržené stavební úpravě nároží ulic Plzeňská a Na Dražkách před parcelou č. 517/1. Sloupek, výložník i ostatní zařízení umístěné na tomto sloupku, včetně svítidla pro přisvícení přechodu pro chodce budou použita stávající a po úpravě polohy sloupku budou namontována způsobem shodným se stávajícím stavem.
- Sloupek SSZ s výložníkem v ulici Na Dražkách, který je nosným prvkem pro návěstidlo SSZ pro řízení provozu na výjezdu z ulice Na Dražkách a dále pak pro návěstidlo SSZ pro řízení provozu na přechodu pro chodce přes ulice Na Dražkách bude přemístěn do nové polohy, která odpovídá navržené stavební úpravě nároží ulic Plzeňská a Na Dražkách před parcelou č. 2417. Sloupek i výložník bude osazen nový. Ostatní zařízení umístěné na tomto sloupku, s výjimkou svítidla pro přisvícení přechodu pro chodce, které bude demontováno, budou použita stávající a po úpravě polohy sloupku budou namontována způsobem shodným se stávajícím stavem. Na tento sloupek bude doplněna videodetekční kamera, která bude sloužit pro dynamické řízení a sběr dopravních dat na výjezdu z ulice Na Dražkách.
- Nosným prvkem pro návěstidlo SSZ pro chodce v ulici Na Dražkách je sloup VO, na kterém je umístěno přisvícení přechodu pro chodce. Zařízení umístěná na tomto sloupku budou použita stávající, ale dojde k demontáži svítidla přisvícení přechodu, zkrácení sloupku nad úroveň stávajícího návěstidla pro chodce, obnově PKO dvojitým nástřikem zinkovým sprejem a osazením krycího víčka na zkrácený sloupek SSZ.

Pro sloupky dotčené úpravou budou realizovány nové základové patky s rozměry definovanými projektovou dokumentací pro daný typ sloupku. S výše uvedenými úpravami souvisí i úpravy stávající kabeláže SSZ, které budou spočívat v úpravě délky v návaznosti na úpravu polohy sloupků.

Po provedení úprav technologické části musí následovat úprava dopravního řešení SSZ spočívající v úpravě stávajícího signálního plánu na nové prostorové řešení křižovatky (viz SO 194).

SO 431 Veřejné osvětlení - etapa 1 - ulice Na Dražkách

a) Celkový popis stavebního objektu

Projektová dokumentace ve stupni pro společné povolení (DUSP) řeší novou osvětlovací soustavu pozemních komunikací v ulici Na Dražkách v úseku od křižovatky s ulicí Plzeňská k č.p. 766 (penzion Prende) (cca 200 m).

Třída osvětlení dle ČSN CEN/TR 13201-1: 2017, ČSN EN 13201-2: 2019

vozovky normální provoz	M4	$L \geq 0,75 \text{ cd/m}^2$, $U_o \geq 0,4$, $U_l \geq 0,6$, $f_{TI} \leq 15\%$, $REI \geq 0,3$
vozovky slabý provoz	M5	$L \geq 0,5 \text{ cd/m}^2$, $U_o \geq 0,35$, $U_l \geq 0,4$, $f_{TI} \leq 15\%$, $REI \geq 0,3$
chodníky	P6	$E \geq 2,0 \text{ lx}$, $E_{min} \geq 0,4 \text{ lx}$, $E \leq 3,0 \text{ lx}$

Osvětlovací soustava řešeného území je nyní tvořena 5ks 10-metrových ocelových stožárů s obloukovými výložníky, plastovými patkami a svítidly výbojkovými 150W (tzv. velbloud). Stožáry jsou prosmyčkovány kabely AYKY 4x35 mm². Spínání osvětlovací soustavy je z rozvaděče zapínacího bodu BN015 na křižovatce ulic Plzeňská-Na Dražkách s jističem před elektroměrem 3x 25A. Přejechod u ulice Plzeňské je přisvětlen 2ks přechodových svítidel typu Zebra se rtuťovou výbojkou 150 W, která jsou osazena na společných stožárech se SSZ v ose přechodu.

V rámci stavby bude vystavěno celkem 5ks nových světelných míst typu **A**, které budou 8-metrové ocelové bezpaticové stožáry s 2,5-metrovým obloukovým výložníkem s LED svítidly 56,5W/8077lm/2700K. Budou též přisvětleny 2 přechody pro chodce pomocí 4ks přechodových svítidel s pravou optikou (2ks typ **Z** 47W/7950lm/4000K, 2ks typ **X** 76W/12309lm/4000K), přičemž 1ks bude na společné podpěře s uličním svítidlem a 3ks budou osazeny na samostatných 6-metrových ocelových bezpaticových stožárech. Přechodová svítidla budou osazena na rovných výložnicích o různých délkách (1ks w=1,0 m, 2ks w=1,5 m, 1ks w=2,0 m). Bude položeno 410 m kabelových tras v samostatných trasách.

Vzhledem ke skutečnosti, že stožár označený jako **A3** v projektové dokumentaci „Základní a mateřská škola VIA Beroun, příloha D.3.4.002“ autora ExPlan s.r.o., je navržen postavit nevhodně vzhledem dodržení rovnoměrnosti osvětlení na okružní křižovatce, bude toto světlené místo přeloženo vhodněji o cca 17 m blíže k okružní křižovatce.

Jelikož do software DIALux (ale i jiných) je nutnou podmínkou výpočtu (kromě podmínek jiných) zadání konkrétního typu svítidla, byla zvolena řada referenčních svítidel TECEO gen2 (ulice) a AMPERA EVO (přechody). Tato volba neznamená, že zhotovitel stavby musí použít při realizaci tuto konkrétní řadu svítidel, může použít svítidla jakákoli s podmínkou, že zhotovitel musí doložit výpočet nový. Výsledky nového výpočtu nesmí být horší než výsledky se svítidly referenčními, stejně jako další užité vlastnosti svítidel.

Svítidla budou osazena autonomní regulací světelného toku v době poklesu intenzity dopravy v době od 23:00 do 05:00 hodin.

Všechny stožáry se prosmyčkují kabelem CYKY 4Jx16. Smyčkové kabely se uloží do trubky KOPOFLEX 63. Na stávající hliníkové kabely se nové měděné kabely naspojkují pomocí kabelových spojek se šroubovacími spojovací pro průřezy od 6-35 mm² a smršťitelnými trubkami (např. SVCZC 6-35S). Stožáry se pospojí i zemnicím drátem FeZn10, zemnicí drát se uloží na dno výkopu. Kabelové lože bude z písku vrstvy 8 cm nad a pod kabelem, 25-30 cm nad kabel se položí výstražná folie. V chodníku se kabel uloží s minimálním krytím 35 cm, ve volném terénu bude kabel uložen

s minimálním krytím 70 cm, ve vozovkách 100 cm s podbetonováním chrániček o vnějším průměru 110 mm.

Demontáže

4ks ocelový stožár, ocelový výložník, plastová patice, výbojkové svítidlo 150 W, elektrovýzbroj

1ks bezpaticový ocelový stožár 8 m, LED svítidlo GUIDA S 30 W, elektrovýzbroj (bude přemístěno do nového základu)

2ks přechodové svítidlo Zebra 150 W, ocelový výložník

b) Bilance roční spotřeby elektrické energie na veřejné osvětlení

Celkový počet hodin provozu osvětlovací soustavy: 4 000 hod
 Počet hodin (odhad) provozu s regulací výkonu 60% od 23:00 do 5:00 : $365 \cdot 6 =$ 2 190 hod
 Počet hodin provozu na plný výkon: $4000 - 2190 =$ 1 810 hod

	příkon		roční spotřeba
stávající	$7 \cdot 175 =$	1,225 kW	$1,225 \text{ kW} \cdot 4000 \text{ hod} =$ 4 900 kWh
nová bez regulace	$5 \cdot 56,5 + 2 \cdot 47 + 2 \cdot 76 =$	0,529 kW	$0,529 \text{ kW} \cdot 1810 \text{ hod} =$ 957 kWh
nová s regulací	$0,529 \cdot 0,66 =$	0,349 kW	$0,349 \text{ kW} \cdot 2190 \text{ hod} =$ 764 kWh
úspora (-)/navýšení(+)	$0,529 - 1,225 =$	-0,696 kW	$957 + 764 - 4900 =$ -3 179 kWh

c) Připojení na technickou infrastrukturu

Napájení stávající, dojde k mírnému snížení instalovaného příkonu o cca 0,7 kW. Snížení spotřeby u ČEZ Distribuce není třeba řešit.

d) Orientační náklady stavebního objektu

elektromontáže C21-M (vztaženo na 1ks světelného místa) $8 \text{ ks} \cdot 50\,000 \text{ Kč/ks} = 400\,000 \text{ Kč}$
 zemní práce C46-M v samostatných trasách $280 \text{ m} \cdot 1\,000 \text{ Kč/m} = 280\,000 \text{ Kč}$

celkem 680 000 Kč

SO 432 Veřejné osvětlení - etapa 2 - ulice Na Dražkách - U Archivu

a) Celkový popis stavebního objektu

Projektová dokumentace ve stupni pro společné povolení (DUSP) řeší novou osvětlovací soustavu pozemních komunikací v ulici Na Dražkách v úseku od č.p. 766 (penzion Prende) ke křižovatce s ulicí U Archivu (cca 60 m) a v ulici U Archivu od křižovatky s ulicí Na Dražkách k domu č.p. 1633 (Státní okresní archiv Beroun) (cca 170 m).

Třída osvětlení dle ČSN CEN/TR 13201-1: 2017, ČSN EN 13201-2: 2019

vozovky normální provoz M4 $L \geq 0,75 \text{ cd/m}^2$, $U_o \geq 0,4$, $U_l \geq 0,6$, $f_{TI} \leq 15\%$, $REI \geq 0,3$
 vozovky slabý provoz M5 $L \geq 0,5 \text{ cd/m}^2$, $U_o \geq 0,35$, $U_l \geq 0,4$, $f_{TI} \leq 15\%$, $REI \geq 0,3$
 chodníky P6 $E \geq 2,0 \text{ lx}$, $E_{min} \geq 0,4 \text{ lx}$, $E \leq 3,0 \text{ lx}$

Osvětlovací soustava řešeného území je nyní tvořena 5ks 10-metrových ocelových stožárů s obloukovými výložníky, plastovými paticemi a svítidly výbojkovými 150W (tzv. velbloud). Stožáry jsou prosmyčkovány kabely AYKY 4x35 mm². Spínání osvětlovací soustavy je z rozvaděče zapínacího bodu BN015 na křižovatce ulic Plzeňská-Na Dražkách s jističem před elektroměrem 3x 25A.

V rámci stavby bude vystavěno celkem 7ks nových světelných míst typu A, které budou 8-metrové ocelové bezpaticové stožáry s 2,5-metrovým obloukovým výložníkem s LED svítidly

56,5W/8077lm/2700K. Budou též přisvíceny 3 přechody pro chodce pomocí 6ks přechodových svítidel s pravou optikou (6ks typ Z 47W/7950lm/4000K), přičemž 1ks bude na společné podpěře s uličním svítidlem a 5ks budou osazeny na samostatných 6-metrových ocelových bezpaticových stožárech. Přechodová svítidla budou osazena na rovných výložnících o různých délkách (4ks w=0,5 m, 1ks w=1,0 m, 1ks w=1,5 m). Bude položeno 280 m kabelových tras v samostatných trasách.

Vzhledem ke skutečnosti, že stožár označený jako 3.17 a 3.19 v projektové dokumentaci „Základní a mateřská škola VIA Beroun, příloha D.3.4.002“ autora ExPlan s.r.o. je navržen postavit nevhodně vzhledem dodržení rovnoměrnosti osvětlení na okružní křižovatce, bude světelné místo 3.17 přeloženo vhodněji o cca 10 m dále od křižovatky a světelné místo bude zrušeno - nahradí světelné místo 12/AZ.

Jelikož do software DIALux (ale i jiných) je nutnou podmínkou výpočtu (kromě podmínek jiných) zadání konkrétního typu svítidla, byla zvolena řada referenčních svítidel TECEO gen2 (ulice) a AMPERA EVO (přechody). Tato volba neznamená, že zhotovitel stavby musí použít při realizaci tuto konkrétní řadu svítidel, může použít svítidla jakákoli s podmínkou, že zhotovitel musí doložit výpočet nový. Výsledky nového výpočtu nesmí být horší než výsledky se svítidly referenčními, stejně jako další užité vlastnosti svítidel.

Svítidla budou osazena autonomní regulací světelného toku v době poklesu intenzity dopravy v době od 23:00 do 05:00 hodin.

Všechny stožáry se prosmyčkují kabelem CYKY 4Jx16. Smyčkové kabely se uloží do trubky KOPOFLEX 63. Na stávající hliníkové kabely se nové měděné kabely naspojkují pomocí kabelových spojek se šroubovacími spojovacími pro průřezy od 6-35 mm² a smršťitelnými trubkami (např. SVCZC 6-35S). Stožáry se pospojí i zemnicím drátem FeZn10, zemnicí drát se uloží na dno výkopu. Kabelové lože bude z písku vrstvy 8 cm nad a pod kabelem, 25-30 cm nad kabel se položí výstražná folie. V chodníku se kabel uloží s minimálním krytím 35 cm, ve volném terénu bude kabel uložen s minimálním krytím 70 cm, ve vozovkách 100 cm s podbetonováním chrániček o vnějším průměru 110 mm.

Demontáže

5ks ocelový stožár, ocelový výložník, plastová patice, výbojkové svítidlo 150 W, elektrovýzbroj

2ks bezpaticový ocelový stožár 8 m, LED svítidlo GUIDA S 30 W, elektrovýzbroj (1ks bude přemístěno do nového základu)

b) Bilance roční spotřeby elektrické energie na veřejné osvětlení

<i>Celkový počet hodin provozu osvětlovací soustavy:</i>	<i>4 000 hod</i>
<i>Počet hodin (odhad) provozu s regulací výkonu 60% od 23:00 do 5:00 : 365*6=</i>	<i>2 190 hod</i>
<i>Počet hodin provozu na plný výkon: 4000-2190=</i>	<i>1 810 hod</i>

	příkon		roční spotřeba
stávající	5*175=	0,875 kW	0,875kW*4000hod= 3 500 kWh
nová bez regulace	7*56,5+6*47=	0,678 kW	0,678kW*1810hod= 1 227 kWh
nová s regulací	0,678*0,66=	0,447 kW	0,447kW*2190hod= 979 kWh
úspora (-)/navýšení(+)	0,678-0,875=	-0,197 kW	1227+979-3500= -1 294 kWh

c) Připojení na technickou infrastrukturu

Napájení stávající, dojde k mírnému snížení instalovaného příkonu o cca 0,2 kW. Snížení

spotřeby u ČEZ Distribuce není třeba řešit.

d) Orientační náklady stavebního objektu

elektromontáže C21-M (vztaženo na 1ks světelného místa) $12 \text{ ks} \cdot 50\,000 \text{ Kč/ks} = 600\,000 \text{ Kč}$

zemní práce C46-M v samostatných trasách $280 \text{ m} \cdot 1\,000 \text{ Kč/m} = 280\,000 \text{ Kč}$

celkem 880 000 Kč

SO 433 Veřejné osvětlení - etapa 3 - ulice U Archivu - Tovární

a) Celkový popis stavebního objektu

Projektová dokumentace ve stupni pro společné povolení (DUSP) řeší novou osvětlovací soustavu pozemních komunikací v ulici U Archivu v úseku od č.p. 1633 ke křižovatce s ulicí Tovární (cca 145 m) a v ulici Tovární od křižovatky s ulicí U Archivu ke křižovatce s ulicí Na Náhonu (cca 175 m).

Třída osvětlení dle ČSN CEN/TR 13201-1: 2017, ČSN EN 13201-2: 2019

vozovky normální provoz M4 $L \geq 0,75 \text{ cd/m}^2$, $U_o \geq 0,4$, $U_l \geq 0,6$, $f_{TI} \leq 15\%$, $REI \geq 0,3$

vozovky slabý provoz M5 $L \geq 0,5 \text{ cd/m}^2$, $U_o \geq 0,35$, $U_l \geq 0,4$, $f_{TI} \leq 15\%$, $REI \geq 0,3$

chodníky P6 $E \geq 2,0 \text{ lx}$, $E_{min} \geq 0,4 \text{ lx}$, $E \leq 3,0 \text{ lx}$

Osvětlovací soustava řešeného území je nyní tvořena 8ks 10-metrových ocelových stožárů s obloukovými výložníky, plastovými patkami a svítidly výbojkovými 150 W (tzv. velbloud). Stožáry jsou prosmyčkovány kabely AYKY 4x35 mm². Spínání osvětlovací soustavy je z rozvaděče zapínacího bodu BN015 na křižovatce ulic Plzeňská-Na Dražkách s jističem před elektroměrem 3x 25A.

V rámci stavby bude vystavěno celkem 10ks nových světelných míst, přičemž 7ks typu **A** budou 8-metrové ocelové bezpaticové stožáry s 2,5-metrovým obloukovým výložníkem s LED svítidly 56,5W/8077lm/2700K a 3ks typu **B** budou 8-metrové ocelové bezpaticové stožáry s 2,5-metrovým obloukovým výložníkem s LED svítidly 47W/6895lm/2700K. Budou též přisvíceny 4 přechody pro chodce pomocí 8ks přechodových svítidel s pravou optikou (5ks typ **Z** 47W/7950lm/4000K, 3ks typ **Y** 56,5W/9232lm/4000K), přičemž 4ks budou na společných podpěrách s uličními svítidly a 4ks budou osazeny na samostatných 6-metrových ocelových bezpaticových stožárech. Přechodová svítidla budou osazena na rovných výložnících o různých délkách (6ks $w=0,5 \text{ m}$, 2ks $w=2,5 \text{ m}$). Bude položeno 410 m kabelových tras v samostatných trasách.

Přiřazení nových světelných míst k jednotlivým rozvaděčům zapínacích míst:

BN015 Na Dražkách: 13, 14, 15, 16

BN016 Na Náhonu: 17, 17.1, 18, 18.1, 19, 19.1, 20, 21, 21.1

BN020 Tovární: 22

Jelikož do software DIALux (ale i jiných) je nutnou podmínkou výpočtu (kromě podmínek jiných) zadání konkrétního typu svítidla, byla zvolena řada referenčních svítidel TECEO gen2 (ulice) a AMPERA EVO (přechody). Tato volba neznamená, že zhotovitel stavby musí použít při realizaci tuto konkrétní řadu svítidel, může použít svítidla jakákoli s podmínkou, že zhotovitel musí doložit výpočet nový. Výsledky nového výpočtu nesmí být horší než výsledky se svítidly referenčními, stejně jako další užité vlastnosti svítidel.

Svítidla budou osazena autonomní regulací světelného toku v době poklesu intenzity dopravy v době od 23:00 do 05:00 hodin.

Všechny stožáry se prosmyčkují kabelem CYKY 4Jx16. Smyčkové kabely se uloží do trubky KOPOFLEX 63. Na stávající hliníkové kabely se nové měděné kabely naspojkují pomocí kabelových spojek se šroubovacími spojovacími pro průřezy od 6-35 mm² a smrštelnými trubkami (např. SVCZC 6-35S). Stožáry se pospojí i zemnicím drátem FeZn10, zemnicí drát se uloží na dno výkopu. Kabelové lože bude z písku vrstvy 8 cm nad a pod kabelem, 25-30 cm nad kabel se položí výstražná folie. V chodníku se kabel uloží s minimálním krytím 35 cm, ve volném terénu bude kabel uložen s minimálním krytím 70 cm, ve vozovkách 100 cm s podbetonováním chrániček o vnějším průměru 110 mm.

Demontáže

8ks ocelový stožár, ocelový výložník, plastová patice, výbojkové svítidlo 150 W, elektrovýzbroj

b) Bilance roční spotřeby elektrické energie na veřejné osvětlení

<i>Celkový počet hodin provozu osvětlovací soustavy:</i>	<i>4 000 hod</i>
<i>Počet hodin (odhad) provozu s regulací výkonu 60% od 23:00 do 5:00 : 365*6=</i>	<i>2 190 hod</i>
<i>Počet hodin provozu na plný výkon: 4000-2190=</i>	<i>1 810 hod</i>

	příkon	roční spotřeba
stávající	8*175= 1,4 kW	1,4kW*4000hod= 5 600 kWh
nová bez regulace	10*56,5+8*47= 0,941 kW	0,941kW*1810hod= 1 703 kWh
nová s regulací	0,941*0,66= 0,621 kW	0,621kW*2190hod= 1 360 kWh
úspora (-)/navýšení(+)	0,941-1,4= -0,459 kW	1703+1360-5600= -2 537 kWh

c) Připojení na technickou infrastrukturu

Napájení stávající, dojde k mírnému snížení instalovaného příkonu o cca 0,5 kW. Snížení spotřeby u ČEZ Distribuce není třeba řešit.

d) Orientační náklady stavebního objektu

elektromontáže C21-M (vztaženo na 1ks světelného místa)	14 ks*50 000 Kč/ks = 700 000 Kč
zemní práce C46-M v samostatných trasách	410 m*1 000 Kč/m= 410 000 Kč
celkem	1 110 000 Kč

SO 501 Přeložka STL plynovodu

Předmětem dokumentace je přeložka STL plynovodu v Berouně v Tovární ulici celkové délky 31 m. Celá přeložka bude provedena technologií otevřeného výkopu. Přeložka bude provedena bez odstávky s využitím bypassů (obtoků).

Nový plynovod je navržen v dimenzi dn90 a je veden z místa propoje P1 do místa propoje P2. Původní plynovod mezi propoji P2 a P3 bude zrušen, odplyněn a vyjmut ze země. V bodě propoje P3 bude stávající T-kus DN 300 nahrazen potrubím DN 300. Vzhledem k délce trasy je její vedení nejlépe patrné z výkresové dokumentace.

Technické řešení stavby je navrženo v souladu s ČSN EN 12007-1,2,3,4, TPG 702 01, ČSN EN 1775, TPG 704 01 a interním předpisem GRID_TX_S04_01_XX – Zásady pro projektování, výstavbu, rekonstrukce a opravy místních sítí GasNet, s.r.o.

Nové potrubí plynovodů bude provedeno z materiálu PE100 RC SDR17,6 pro dimenze dn 90. Krytí plynovodu bude min. 1,0m.

Nový plynovod je navržen v dimenzi dn90 a je veden z místa propoje P1 do místa propoje P2. Původní plynovod mezi propoji P2 a P3 bude zrušen, odplyněn a vyjmut ze země. V bodě propoje P3 bude stávající T-kus DN 300 nahrazen potrubím DN 300. Mezi body propojů P1, P2 a P3 jsou navrženy bypassy (obtoky) Vzhledem k délce trasy je její vedení nejlépe patrné z výkresové dokumentace.

Plynovody	materiál	dimenze	délka [m]
STL plynovod	PE-100 RC SDR17,6	dn 90	30
STL plynovod	L245	DN 300	1
Celková délka plynovodů			31

SO502 Stavební úpravy horkovodu

Předmětem projektové dokumentace je rekonstrukce místních komunikací 3.třídy ulic Na Dražkách, U Archivu a Tovární okolo bývalého areálu TIBA v Berouně, který bude nahrazen novou obytnou zástavbou včetně staveb občanského vybavení.

Přestavbou celého areálu dojde ke zvýšení intenzit jak osobní automobilové dopravy, tak i pohybu chodců v okolí areálu. Z tohoto důvodu je nutná celková rekonstrukce okolních místních komunikací.

Návrh řeší jednoznačné vymezení jednotlivých dopravních prostorů a zajištění bezpečnosti provozu všech účastníků provozu včetně zachování stávající vzrostlé zeleně v maximální míře.

Na základě návrhu úprav pozemních komunikací a koordinace se související stavbou „přeložky horkovodu - 4.etapa“ je nutné zajistit stavební úpravy na stávající i nově navrhované trase horkovodu.

Stavební objekt SO502 řeší demolici části stávající horkovodní šachty na rohu ulic U Archivu, Tovární, demolici stávajících betonových patek nadzemního vedení horkovodu, demolice topného kanálu horkovodu, zemní práce pro novou trasu horkovodu 4. etapy a výstavba nové armaturní šachty pro horkovod.

1. Nová armaturní šachta

Předmětem projektové dokumentace je nová armaturní šachta AŠ navržená na přeložce páteřního horkovodu v bývalém areálu Tiba v Berouně. Šachta AŠ se nachází na rozhraní 3. a 4. etapy přeložky HV.

Architektonické, výtvarné, materiálové a dispoziční řešení

Armaturní šachta je navržena jako železobetonová konstrukce s hydroizolačními opatřeními.

Konstrukce podlahy šachty zahrnuje podkladní beton, hydroizolaci a monolitickou železobetonovou desku. Sklon podlahy v šachtě bude proveden ke sběrné jímce, která bude zakryta porostem.

Strop, stěny a komíny šachty zahrnují zejména monolitickou železobetonovou desku a pojistnou hydroizolaci. Podrobnosti konstrukce šachty (nátěry, spádové betony apod.) jsou uvedeny ve výkresech.

V šachtě bude navržen železobetonový sokl pro potrubní uložení.

Prostupy předizolovaného potrubí a kabelových chrániček do šachty se budou řešit vodotěsnými průchodkami např. s pažnicí s pevnou přírubou (např. Bettra). Prostupy jsou dále těsněny bitumenovými stěrkami s přesahem 300 mm, bitumenová stěrka bude ochráněna ovinutím geotextilií.

V nové armaturní šachtě AŠ jsou navrženy sekční uzávěry a armatury vypouštění do vychlazovací bezodtoké jímky (skružové šachty). Do šachty vstupují kromě PI potrubí páteřní trasy rovněž 2 kabelové chráničky. V podlaze šachty je navržena bezodtoká jímka zakrytá pororoštem uloženým do rámu

z L-profilů. Šachta je vnitřních půdorysných rozměrů 4,8 x 4,0 m a světlé výšky 2,1 m. Šachta je opatřena dvěma vstupy 600/900 s plastovými poklopy pro zatížení D400.

Nové šachtové žebříky v povrchové úpravě žárový zinek budou opatřeny nerezovými výsuvnými nástupními tyčemi.

Konstrukční a stavebně technické řešení

Konstrukce šachty je navržena z vodonepropustného betonu v technologii tzv. bílé vany. Obvodové stěny mají tloušťky 300 mm, základová deska má rovněž tloušťku 300 mm. Základová deska bude betonovaná na vrstvu podkladního betonu tloušťky 100 mm.

2. Demoliční práce

V rámci bouracích prací je počítáno s částečnou demolicí stávající armaturní šachty horkovodu na rohu ulic U Archivu x Tovární. Stávající šachta bude odbourána do úrovně pod navržené konstrukce vozovky souvisejícího SO103. Ve dně šachty bude vybourán otvor pro odvodnění. Zbývající části šachty budou zasypány vhodným propustným materiálem. Odstraňovaná šachta má základní vnější rozměry 3,30m x 4,55m x 3,00m. Rozsah bouracích prací je graficky znázorněn v příloze č.3 tohoto stavebního objektu.

Dále je počítáno s odstraněním nadzemní části stávajících betonových patek, které tvoří základ pro nadzemní ocelovou konstrukci podpírající stávající nadzemní horkovodní potrubí. Betonové patky mají rozměr 1,4 x 0,7 x 1,2m. V části odstraňovaného potrubí se nachází celkem 17ks. S odstraněním podzemní části betonových patek není počítáno.

Součástí demoličních prací je také odstranění části stávajícího topného kanálu, který přechází v blízkosti křižovatky ulic Tovární x Na Náhonu pod komunikací Tovární ulice.

3. Zemní práce, terénní úpravy

Součástí SO502 jsou také zemní práce, které zahrnují především výkopové práce umožňující demolici stávající horkovodní šachty, výkop pro nově navrženou trasu přeložky horkovodu 4 etapa a výkop pro nově navrženou armaturní šachtu. Po provedení demolic a výstavby nové armaturní šachty je počítáno se zásypem jam vhodným propustným materiálem. Dále je součástí objektu SO502 podsyp, obsyp a zásyp nového horkovodního potrubí související stavby. V rámci zakrytí nového horkovodního potrubí je v místech nedostatečného krytí pod konstrukcí vozovky navrženo zakrytí pomocí betonových panelů.

SO 801 Výsadba zeleně - etapa 1 - ulice Na Dražkách

Stromy

Jsou navrženy alejové formy stromů, dle potřeby v podchodné výšce. Stromům ve zpevněných plochách budou vybudovány propojující prokořenitelné prostory, které umožní optimální vývoj kořenové soustavy, ideální provzdušnění a zadržování vody.

Všechny vysazované stromy budou v I. třídě kvality a budou bez chorob a poškození.

Jako doplnění stromořadí, která jsou druhově různorodá, je zvolen sjednocující druh - lípa evropská (Tilia x europaea).

SO 802 Výsadba zeleně - etapa 2 - ulice Na Dražkách - U Archivu

Stromy

Jsou navrženy alejové formy stromů, dle potřeby v podchodné výšce. Stromům ve zpevněných plochách budou vybudovány propojující prokořenitelné prostory, které umožní optimální vývoj kořenové soustavy, ideální provzdušnění a zadržování vody.

Všechny vysazované stromy budou v I. třídě kvality a budou bez chorob a poškození.

Jako doplnění stromořadí, která jsou druhově různorodá, je zvolen sjednocující druh - lípa evropská (Tilia x europaea).

SO 803 Výsadba zeleně - etapa 3 - ulice U Archivu - Tovární

Stromy

Jsou navrženy alejové formy stromů, dle potřeby v podchodné výšce. Stromům ve zpevněných plochách budou vybudovány propojující prokořenitelné prostory, které umožní optimální vývoj kořenové soustavy, ideální provzdušnění a zadržování vody.

Všechny vysazované stromy budou v I. třídě kvality a budou bez chorob a poškození.

Jako doplnění stromořadí, která jsou druhově různorodá, je zvolen sjednocující druh - lípa evropská (Tilia x europaea).

SO 812 Kácení zeleně - etapa 2 - ulice Na Dražkách - U Archivu

Ke kácení jsou navrženy 2 stromy (viz příloha Dendrologický průzkum). Ostatní kácení je provedeno na základě povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les ze souvisejících projektů.

S ohledem na velikost stávajících stromů a jejich stav (jedná se o vzrostlé stromy, často součástí skupiny dalších dřevin s propojeným kořenovým systémem) nelze uvažovat o jejich přesazení.

Kácení je navrženo z důvodu přímé kolize s výstavbou dopravní infrastruktury.

2.7 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ

Netýká se tohoto projektu.

2.8 ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ

Stavba nemá negativní vliv na požární ochranu.

Stavba nevyvolává svými konstrukčními prvky nároky na požární bezpečnost. Výstavba jednotlivých stavebních objektů, ani jejich následné užívání, nevytváří žádné speciální nároky na zajištění protipožární ochrany.

Řešená komunikace je napojena na síť veřejných komunikací, které jsou zřízeny tak, aby rovněž umožňovaly příjezd požárních vozidel HZS ve smyslu čl. 12.2 ČSN 73 0802 a čl. 4.4 ČSN 73 0833. Za přístupovou komunikaci ve smyslu ČSN 73 0802 se považuje nejméně jednopruhová komunikace se šířkou vozovky nejméně 3,00 m.

Pro potřeby jednotek požární ochrany budou trvale zajištěny volné příjezdové komunikace v šířce min. 3,00 m, do vzdálenosti min. 20,00 m od vstupů do všech objektů. Je-li přístupová komunikace jednopruhová, bude zde zajištěn zákaz odstavování a parkování vozidel (čl. 12.2.3 v ČSN 73 0802).

Předmětem stavby není ohrazený pozemek, takže není potřeba zohledňovat požadavek čl. 12.3 z normy ČSN 73 0802, kde je uvedeno, že vjezdy určené pro příjezd požárních vozidel na ohrazené pozemky, na nichž jsou stavební objekty, mají mít ve světých rozměrech nejméně šířku 3,50 m a výšku 4,10 m.

Nesmí být omezen přístup techniky jednotek požární ochrany ke všem stávajícím zdrojům požární vody zajišťující okolní zástavbu. Veškeré požární hydranty, které se případně vyskytují v místě stavby, musí být během stavby po celou dobu výstavby přístupné a nesmí dojít k jejich zakrytí.

Vybavení stavby vyhrazenými požárně bezpečnostními zařízeními není vzhledem k charakteru stavby navrhováno.

V případě uzavírky komunikací nebo jejich části bude tato skutečnost písemně oznámena min. 15 dní předem příslušnému Hasičskému záchrannému sboru.

Stavba komunikací splňuje technické požadavky na stavby dle vyhlášky č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby, vyhovuje vyhlášce č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění vyhlášky č. 268/2011 Sb. Při realizaci budou respektovány podmínky uvedené ve vyhlášce č. 246/2001 Sb. o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci).

2.9 ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA

Realizace stavby nemá vliv na úsporu energie a ochranu tepla. Opatření pro úspory energie a ochranu tepla nejsou v rámci projektu stavby navrženy. V rámci realizace stavby je věcí zhotovitele stavby, aby zajistil úsporu energie při realizaci, vhodnou organizací práce bude docíleno snížení energetické náročnosti stavby.

2.10 HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ PROSTŘEDÍ

Vibrace

Realizované zpevněné plochy nebudou po dokončení stavby zdrojem vibrací, které by měly mít výrazně nepříznivý vliv na okolí.

Maximální přípustné hodnoty vibrací stanoví příslušná vyhláška o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, která rovněž stanoví povinnosti stavebních organizací.

K zamezení nepříznivých účinků stavebních strojů s vibračními účinky na budovy v blízkosti stavby pozemní komunikace je možné tyto stroje použít pouze se souhlasem technického dozoru po předchozím posouzení stavu budov.

Hluk

Bližší popis vztahující se k hluku je uveden níže v kap. 8.1.10.

Emise

Ochrana ovzduší není v rámci návrhu komunikace řešena. Během výstavby se mohou uvolňovat emise polévatého prachu (ze skládek sypkých materiálů aj.). Při stavebních činnostech budou zhotovitelem stavby využity dostupné prostředky ke snížení emisí prachu ze staveniště, např. zaplachtování sypkého materiálu při přepravě či skladování, popř. kropení prašného materiálu, používání techniky v dobrém stavu, která splňuje příslušné emisní limity pro mobilní zdroje a neznečišťování v nadměrné míře okolí, omývání vozidel opouštějících stavbu, skrápění ploch

staveniště apod. Nebudou spalovány jakékoli odpady včetně bioodpadu. Při realizaci stavby bude postupováno v souladu se zákonem č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší.

Prašnost

Po dobu realizace stavby budou zdrojem znečišťování prováděné zemní práce. Jde zejména o prašnost krátkodobého lokálního charakteru. V průběhu stavebních prací je zhotovitel povinen provádět opatření ke snížení prašnosti:

- odstranění zdrojů prachu a usazeného prachu před zahájením bourání
- vlhčení materiálu před zahájením bouracích prací
- zkrápění staveniště v suchých a větrných dnech (kropení, stříkání vodou nebo vodní mlhou) nebo instalace mobilních plotů proti prašnosti
- při skladování a při přepravě sypkého materiálu mimo obvod staveniště zajištění jeho zakrytí, aby bylo zabráněno jeho rozfoukání
- čištění komunikací dotčených staveništní dopravou

2.11 ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ

Veškeré betonové výrobky budou provedeny dle ČSN EN 206 v aktuálním znění zvláště s ohledem na jejich odolnost vůči stupni vlivu prostředí. Při zimní údržbě je předpoklad používání chemického posypu, komunikace může být solena, konstrukční betony, které se mohou dostat do styku s takto znečištěnou povrchovou vodou, budou mít stupeň vlivu prostředí XF4. Ocelové konstrukce (dopravní značení a zařízení) budou opatřeny protikorozií ochranou v souladu s TKP 19b a ČSN EN ISO 12944-1 až 7.

2.11.1 Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Netýká se.

2.11.2 Ochrana před bludnými proudy

Netýká se.

2.11.3 Ochrana před technickou seizmicitou

Netýká se.

2.11.4 Ochrana před hlukem

Nepředpokládá se, že by dokončená stavba významně zvyšovala hlukovou zátěž na okolí, že by hladina hluku z dopravy překračovala povolené limity, a proto není nutné navrhovat mimořádná protihluková opatření. Jako samozřejmé připomínáme dodržování nočního klidu mezi 22:00 - 06:00 hodin při realizaci stavby.

2.11.5 Protipovodňová opatření

Stavba je situována mimo záplavového území stoleté a dvacetileté vody (Q100 a Q20).

2.11.6 Ochrana před sesuvy půdy

Netýká se.

2.11.7 Ochrana před vlivy poddolování

Řešená lokalita není dle mapových podkladů (Geofond Praha) na poddolovaném území. Výskyt metanu nemá na stavbu vliv, není předpoklad jeho výskytu.

2.11.8 Ostatní negativní vlivy

Netýká se.

3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

3.1 NAPOJOVACÍ MÍSTA TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

Napojovací místa nových kanalizací jsou zřejmé ze situace jednotlivých SO 301, SO 302, SO 303 a SO 304.

Nové veřejné osvětlení bude napojeno na stávající veřejné osvětlení. Napojovací místa jsou zřejmá ze situačních výkresů jednotlivých SO 431, SO 432 a SO 433.

Připojení dotčené SSZ křižovatky ulic Plzeňská, Na Dražkách a Bratří Nejedlých na technickou infrastrukturu (datová přípojka a přípojka NN) zůstává stávající a beze změny.

Stavby zpevněných ploch se jiné připojení na technickou infrastrukturu netýká.

3.2 PŘIPOJOVACÍ ROZMĚRY, VÝKONOVÉ KAPACITY A DÉLKY

Místa připojení a požadavky na výkonové kapacity jsou podrobně popsány v rámci příslušných SO.

4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

4.1 POPIS DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ VČETNĚ BEZBARIÉROVÝCH OPATŘENÍ PRO PŘÍSTUPNOST A UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI SE SNÍŽENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE

Dopravní řešení je zřejmé ze situačních výkresů.

Bezbariérové řešení bude vyhovovat vyhlášce č. 398/2009 Sb. Bližší popis je uveden výše v kap. 2.4.1.

Dopravní řešení SSZ zůstává stávající. Upraven je signální plán, a sice s ohledem na úpravu tabulky mezičasu související se změnou jízdních pruhů v ulici Na Dražkách. Signální plán bude upraven i na základě prognózy intenzit dopravy, k čemuž je v dopravně inženýrských přílohách SO 194 zpracováno kapacitní posouzení. SSZ je vybaveno akustickou signalizací pro nevidomé.

4.2 NAPOJENÍ ÚZEMÍ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU

Rekonstruované komunikace budou napojeny na stávající pozemní komunikace.

4.3 DOPRAVA V KLIDU

V rámci stavby bylo navrženo celkem 58 stání pro osobní automobily O1 dle ČSN 736056. Podélná parkovací stání jsou navržena pro nacouvání v délce 5,75 m a v šířce 2,30 m. Krajní parkovací stání jsou rozšířena dle požadavku normy. V rámci SO 101 je navrženo parkovací krajní stání v ulici Na Dražkách u křižovatky ulic Plzeňská, Na Dražkách a Bratří Nejedlých pro najetí popředu, které je v délce 6,75 m + rozšíření dle požadavku normy a v šířce 2,50 m. Podélná místa v rámci SO 101 a SO 102 km 0,033 - 0,065 vlevo jsou navržena v šířce 2,25 m z důvodů vytvoření dostatečného prostoru stávající stromořadí.

V rámci SO 101 jsou navržena před pozemkem parc. č. 659, k.ú. Beroun 4 kolmá parkovací stání s přesahem. Délka jednoho stání je 4,50 m, šířka stání je 2,65 m a krajní místa jsou v šířkách 2,75 m.

Dle požadavků vyhlášky č. 398/2009 Sb. jsou z celkového počtu parkovacích stání navržena 3 podélná stání pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohybově postiženou. Každé parkovací stání je navrženo v délce 7,00 m a v šířce 3,50 m.

4.4 PĚŠÍ A CYKLISTICKÉ STEZKY

Pro pěší jsou navrženy chodníky podél rekonstruovaných komunikací. Příčné pohyby přes vozovky jsou navrženy jako přechody pro chodce včetně odpovídajícího přisvětlení veřejným osvětlením.

V rámci projektu je dopravním značením navržen sdružený přechod pro chodce (tzn. přechod pro chodce sdružený s plochou určenou pro přejezd cyklistů) na zvýšeném prahu před křižovatkou ulic Tovární a Na Náhonu v místě křížení místní komunikace III. třídy a společné stezky pro chodce a cyklisty. Jiná opatření pro cyklisty nejsou navržena.

Podrobněji je problematika popsána v situačních výkresech dle jednotlivých SO.

5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

5.1 TERÉNNÍ ÚPRAVY

Příprava stanoviště

Plochy je nutno před zpracováním půdy vyčistit od všech nežádoucích materiálů (stavební zbytky, znečištěná půda atp.).

Mimo kořenovou zónu stávajících stromů bude odklad rozrušen do hloubky min. 15 cm, rozrušení musí být stejnoměrné, musí dosahovat nejméně do hloubky 15 cm a musí napravit také ztuhnutí způsobené použitím nářadí a strojů.

Na celé ploše navrhovaných vegetačních úprav na rostlém terénu bude vyměněna půda ve vrstvě 30 cm za kvalitní zahradnický substrát (např. ornice:kompost:písek 1:1:1)

Pro zásyp stavební jámy bude použito dobře propustné podorničí (ne jílovité) s pískem, štěrkem nebo vhodným recyklátem v poměru 2:1.

Prokořenitelné prostory pro nové stromy

V dlážděných plochách uličního prostranství podél komunikace je navržena dosadba stromů s využitím štěrkových prokořenitelných prostor, které umožňují lepší růst a odolnost dřevin, a také částečně pomáhají zvýšit vsakování dešťové vody v místě.

Stromy budou vysazovány do výsadbové jámy obsahující jednovrstevný substrát, který je v přímém kontaktu se zemním balem.

Prokořenitelný prostor tvoří spodní vrstvu v místě výsadby nového stromu.

Odvodnění prokořenitelných prostor bude řešeno štěrkovou drenážní vrstvou.

Povrch rabat bude modelován do mírné sníženiny pro maximální zadržení dešťové vody v místě.

Úprava terénu u stávajících stromů

Konkrétní opatření u jednotlivých stromů bude konzultováno na OŽP města Beroun.

Ve vyznačených plochách s navrženou ochranou bude dle potřeby ručně nebo metodou air-spade (pneumatický rýč) odebrána původní zemina a dosypaná kvalitním substrátem.

V případě nedostatečného prostoru mezi kmenem a obrubou komunikace bude řešení individuální, zohledňující skutečné vedení kořenů. Variantou je bodové kotvení nebo přerušení obruby, které

umožní významně nezasahovat do kořenového systému stromu, v případě nutnosti rozvolnění dlažby.

Záhonové výsadby

Na plochách určených k založení porostů okrasných záhonových výsadeb (rabata pod stromy) bude založena vrstva 30 cm kvalitního BEZPLEVELNÉHO substrátu (např. ornice:kompost:písek 1:1:1) - na předem připravené plochy ruční odkopávkou.

5.2 POUŽITÉ VEGETAČNÍ PRVKY

ETAPA I.

Celková plocha řešeného území	3234,6	m²
stromy - alejový tvar	4	ks
rabata stromů v ulicích a na parkovištích	264,0	m ²

ETAPA II.

Celková plocha řešeného území	4309,0	m²
stromy - alejový tvar	8	ks
rabata stromů v ulicích a na parkovištích	818,0	m ²

ETAPA III.

Celková plocha řešeného území	4935,2	m²
stromy - alejový tvar	9	ks
vegetační plochy v ulicích a na parkovištích	1137,4	m ²

5.3 BIOTECHNICKÁ, PROTIEROZNÍ OPATŘENÍ

Po dokončení stavby budou nové plochy určené k zatravnění, tj. budou ohumusované. Zatravnění bude provedeno vhodnou travní směsí, viz např. TP 99 „Vysazování a ošetřování silniční vegetace“.

6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

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

Nepředpokládá se, že by stavba měla významný negativní vliv na ovzduší, hluk, vodu, odpady a půdu. Problematika týkající se těchto bodů je popsána v kapitole 2.10 a 2.11, viz výše. K významnějšímu porušení faktoru pohody může dojít v době provádění realizace stavby. Ovlivnění může být způsobeno zejména zvýšenou prašností, emisemi a hlukem. Jedná se však o vliv pouze dočasný a limitovaný délkou realizace stavebních a montážních prací.

Akustická signalizace SSZ bude s ohledem na snížení hladiny hluku v nočních hodinách vypnuta a k její aktivaci použije nevidomý dálkový ovladač. Obdobně bude u LED návěstidel SSZ snížena v noční době intenzita jasu.

Ochranu povrchových a podpovrchových vod před jejich znehodnocením látkami, které nejsou odpadními vodami, je nutno při realizaci eliminovat organizací práce a použitou mechanizací, která bude ve vyhovujícím technickém stavu. V rámci řešené stavby není řešena likvidace splaškových vod, neboť stavba komunikací tyto vody neprodukuje.

Popis s nakládáním s odpady viz výše kap. 2.3.4.

6.2 VLIV NA PŘÍRODU A KRAJINU (OCHRANA DŘEVIN, OCHRANA PAMÁTNÝCH STROMŮ, OCHRANA ROSTLIN A ŽIVOČICHŮ), ZACHOVÁNÍ EKOLOGICKÝCH FUNKCÍ A VAZEB V KRAJINĚ APOD.

Realizace bude respektovat zásady ochrany dřevin, které se případně vyskytují v zájmovém území navrženého záměru (tj. zejména § 7, 8 zákona č. 114/1992 Sb.) a nejsou určeny k odstranění. Dřeviny v blízkosti stavby, u nichž hrozí možnost poškození, musí být po dobu stavby účinně chráněny ve smyslu ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a ploch při stavebních pracích.

Ochrana kmenů: Kmeny vzrostlých stromů v bezprostřední blízkosti stavby a v manipulačním prostoru stavební mechanizace zajistit ochranným bedněním – chránit jednotlivé kmeny vypolštářovaným bedněním z fošen vysokým nejmeně 2 m, přičemž instalace bednění nesmí poškozovat kmen ani korunu.

Ochrana koruny: V místech stavby nebo pohybu mechanizace vyvázat překážející větve vzhůru, případně použít podpěry nebo jiné zábrany.

Ochrana kořenového prostoru: Kořenový prostor chránit při přejíždění v jeho blízkosti. Zvláštní pozornost klást na ochranu kořenových náběhů. Veškeré výkopové práce v oblasti kořenové zóny provádět ručně, v případě poranění zajistit odborné ošetření poraněných kořenů (řezná místa zahladit, ošetřit a následně ochránit před vysycháním a promrzáním – např. obalit jutou a vlhčit). V kořenových zónách nepřipustit skládky zemin, stavebních materiálů a hmot, odstávky těžkých strojů. K případným zásypům kořenů používat propustné materiály, hutnění konstrukčních vrstev provádět šetrně ke kořenům.

V průběhu stavby je nutné kompenzovat stres stromů opakovanou důkladnou zálivkou, po skončení stavebních prací je potřeba požadovat odbornou kontrolu aktuálního stavu stromů za účelem stanovení rozsahu případných nových poškození a potřeby a rozsahu nápravných opatření (kompenzační řez v koruně, instalace vazby, ošetření kmenů aj.).

V dané lokalitě nejsou památné stromy. Nejbližší památný strom, buk lesní, se nachází před budovou 3. ZŠ a gymnáziem ve vzdálenosti cca 700 m severovýchodním směrem od řešeného území.

V průběhu stavby budou dodrženy zásady obecné ochrany živočichů (§ 5, odst. 3, zákona č. 114/1992 Sb.) na staveništi mimo jiné tím, že v průběhu výkopových prací bude výkop upraven tak, aby drobní živočichové, kteří do něj spadnou, jej mohli sami opustit (ponecháním šikmé stěny na konci výkopu). Před zahrnutím výkopu bude provedena kontrola a v případě zjištění těchto živočichů, budou tito živočichové vyneseni mimo staveniště.

Územní systém ekologické stability (ÚSES) dle § 3 písmene a) zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění tvoří v krajině soubor funkčně propojených ekosystémů, resp. ekologicky stabilnějších přirozených a přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. V rámci nadregionálních, regionálních a místních ÚSES jsou vymezována tzv. biocentra a biokoridory. Stavba nezasahuje do prvků tvořících kostru ÚSES lokální, regionální ani nadregionální úrovně.

Za významné krajinné prvky (VKP) dle § 3 zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, se považuje ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability, tj. lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera a údolní nivy. Dále jsou VKP i jiné části krajiny, které zaregistruje dle § 6 orgán ochrany přírody a krajiny jako VKP (zejména mokřady, stepní trávníky, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin aj.). Záměr se nezasahuje žádný významný krajinný prvek.

K umístění stavby v blízkosti nebo na území přírodního parku je dle § 12 zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody a krajiny se zásahem do krajinného rázu. Záměr přírodní park nezasahuje.

6.3 VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000

Lokalita je mimo soustavu chráněných území Natura 2000. Nejbližší evropsky významnou lokalitou je lokalita s názvem Jungmannova škola v Berouně, která se nachází cca 0,2 km severně od záměru. Předmětem ochrany je zde netopýr velký (*Myotis myotis*).

6.4 ZPŮSOB ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZÁVAZNÉHO STANOVISKA POSOUZENÍ VLIVU ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, JE-LI PODKLADEM

Předmět dokumentace nespadá do žádné kategorie dle přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb., (viz zejména bod č. 48 a 49 přílohy č. 1), není tedy potřeba posuzovat vliv záměru na životní prostředí dle uvedeného zákona.

6.5 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

Dle přílohy č. 1 k zákonu č. 76/2002 Sb. stavba dopravní infrastruktury nespadá do režimu uvedeného zákona.

6.6 NAVRHOVANÁ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMO, ROZSAH OMEZENÍ A PODMÍNKY OCHRANY PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

Stávající ochranná a bezpečnostní pásma jsou popsána v kap. 1.5.

V rámci projektu vzniknou nové ochranné pásmo kolem vedení veřejného osvětlení v šířce 1,00 m od hrany krajního vodiče.

7 OCHRANA OBYVATELSTVA

Vzhledem k charakteru stavby nejsou kladeny žádné požadavky na plnění úkolů ochrany obyvatelstva.

8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Odstavec 8) této souhrnné technické zprávy je zpracovaný jako samostatná příloha, a sice jako příloha B.8 Zásady organizace výstavby.

9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Staveniště bude odvodněno dle stávajícího stavu, pro odvodnění bude využita okolní zeleň. V případě výkopů musí zhotovitel stavby postupovat tak, aby nebyla zavodněna aktivní zóna silnice/komunikace, při realizaci musí být učiněna nezbytná opatření, která zamezí negativním účinkům vody. Povrch zemní pláň musí být rovný, hladký, bez prohlubní a ve vymezených tolerancích, do okamžiku pokládání podkladních vrstev vozovky musí být celoplošně ochráněn, zejména aby nedošlo k zvodnění. Zhotovitel stavby musí zajistit řádné odvodnění povrchových a srážkových vod tak, aby nedošlo ke zhoršení fyzikálně-mechanických vlastností zemin na plochách staveniště.

Zneškodňování odpadních a srážkových vod ze staveniště musí být zabezpečeno v souladu se zákonem č. 254/2001 Sb. Přitom je nutné předcházet podmáčení pozemku staveniště, včetně komunikací uvnitř staveniště, erozi půdy, narušení a znečištění odtokových zařízení pozemních komunikací a pozemků přiléhajících ke staveništi.

Odvodnění v rámci stavebního objektu SO 301:

Stavební objekt SO 301 odvádí vody z komunikace SO 101 v ulici na Drážkách od ulice Plzeňská po související stavbu miniokružní křižovatky, která je součástí projektu „Základní a mateřská škola VIA Beroun“. Niveleta trasy komunikace na začátku úseku byla oproti původnímu stavu umístěna níže, z důvodu úpravy příčného profilu do středového sklonu s odvodněním k pravé a levé straně. Sklony komunikace jsou navrženy tak, aby sváděly povrchové vody k nejnižší hraně vozovky a následně do nových uličních vpustí.

Komunikace jsou navrženy jako zpevněné z asfaltu, přilehlé chodníky, vjezdy a parkovací stání jsou navrženy z dlažby s uložením do šterkového lože. V ulici se dále nachází zelené plochy.

Předpokládané množství dešťových vod ze zájmového území:

Pro výpočet byly použity odtokové koeficienty dle ČSN 75 6001 – Stokové sítě a kanalizační přípojky. Pro návrhový déšť byla použita srážkoměrná stanice Nezabudice (Trump: Intenzity krátkodobých dešťů v povodích Labe, Odry a Moravy).

$t = 15 \text{ min}$

$n = 0,5$

$i = 173 \text{ l/s/ha}$

Výpočet množství odvodňovaných ploch

povrch	A [m ²]	ψ	Ared [m ²]
komunikace	1 256	0,9	1 130
zámková dlažba	1 714	0,9	1 543
dlažby se širšími spárami	0	0,4	0
zeleň	236	0,05	12
plocha území	3 206		2 685

$$Q = \psi \cdot A_{red} \cdot i = 46 \text{ l/s}$$

Celkové množství vod napojených do stoky A je 46 l/s.

Odvodnění v rámci stavebního objektu SO 302:

Stavební objekt SO 302 odvádí vody z komunikace SO 102 v ul. Na Drážkách v místě napojení na související stavbu miniokružní křižovatky, která je součástí projektu „Základní a mateřská škola

VIA Beroun", a dále v ulici U Archivu po nově navrženou miniokružní křižovatku. Niveleta trasy se oproti původnímu stavu mírně nadvyšuje z důvodu úpravy příčného profilu do střešovitěho sklonu s odvodněním k pravé a levé straně komunikace oproti stávajícímu odvodnění do uličních vpustí v ose komunikace. Sklony komunikace jsou navrženy tak, aby sváděly povrchové vody k nejnižší hraně vozovky a následně do nových uličních vpustí.

Komunikace jsou navrženy jako zpevněné z asfaltu, přilehlé chodníky, vjezdy a parkovací stání jsou navrženy z dlažby s uložením do šterkového lóže. V ulici se dále nachází zelené plochy.

Předpokládané množství dešťových vod ze zájmového území:

Pro výpočet byly použity odtokové koeficienty dle ČSN 75 6001 – Stokové sítě a kanalizační přípojky. Pro návrhový déšť byla použita srážkoměrná stanice Nezabudice (Trump: Intenzity krátkodobých dešťů v povodích Labe, Odry a Moravy).

$t = 15 \text{ min}$

$n = 0,5$

$i = 173 \text{ l/s/ha}$

Výpočet množství celkových odvodňovaných ploch v rámci SO 302

<i>povrch</i>	<i>A [m²]</i>	<i>ψ</i>	<i>Ared [m²]</i>
komunikace	1 924	0,9	1 731
zámková dlažba	1 527	0,9	1 375
dlažby se širšími spárami	0	0,4	0
zeleň	464	0,05	23
plocha území	3 915		3 129

$$Q = \psi \cdot A_{red} \cdot i = 54 \text{ l/s}$$

Celkové množství vod je 54 l/s.

Výpočet množství celkových odvodňovaných ploch napojených do stoky B

<i>povrch</i>	<i>A [m²]</i>	<i>ψ</i>	<i>Ared [m²]</i>
komunikace	454	0,9	409
zámková dlažba	375	0,9	338
dlažby se širšími spárami	0	0,4	0
zeleň	102	0,05	5
plocha území	931		751

$$Q = \psi \cdot A_{red} \cdot i = 13 \text{ l/s}$$

Celkové množství vod napojených do stoky B je 13 l/s.

Výpočet množství celkových odvodňovaných ploch napojených do jednotné kanalizace DN1000

<i>povrch</i>	<i>A [m²]</i>	<i>ψ</i>	<i>Ared [m²]</i>
komunikace	1 470	0,9	1 323
zámková dlažba	1 152	0,9	1 037

dlažby se širšími spárami	0	0,4	0
zeleně	362	0,05	18
plocha území	2984		2 378

$$Q = \psi \cdot A_{red} \cdot i = 41 \text{ l/s}$$

Celkové množství vod napojených do jednotné kanalizace DN1000 je 41 l/s.

Odvodnění v rámci stavebního objektu SO 303:

Stavební objekt SO 303 odvádí vody z komunikace SO 103 v ulici U Archivu v místě napojení na SO 102 a vody z ulice Tovární. Součástí SO 103 je miniokružní křižovatka v křižovatce ulic U Archivu a Tovární. V ulici U Archivu se niveleta trasy oproti původnímu stavu mírně nadvyšuje z důvodu úpravy příčného profilu do střechovitého sklonu s odvodněním k pravé a levé straně komunikace oproti stávajícímu odvodnění do uličních vpustí v ose komunikace. Tovární ulice je v ose nivelety mírně nadvyšena. Sklony komunikace jsou navrženy tak, aby sváděly povrchové vody k nejnižší hraně vozovky a následně do nových uličních vpustí. Na vjezdech v ulici U Archivu je umístěno 9 ks liniových odvodňovačů.

Komunikace jsou navrženy jako zpevněné z asfaltu, přilehlé chodníky, vjezdy a parkovací stání jsou navrženy z dlažby s uložením do šterkového lóže. V ulici se dále nachází zelené plochy.

Předpokládané množství dešťových vod ze zájmového území:

Pro výpočet byly použity odtokové koeficienty dle ČSN 75 6001 - Stokové sítě a kanalizační přípojky. Pro návrhový déšť byla použita srážkoměrná stanice Nezabudice (Trump: Intenzity krátkodobých dešťů v povodích Labe, Odry a Moravy).

$$t = 15 \text{ min}$$

$$n = 0,5$$

$$i = 173 \text{ l/s/ha}$$

Výpočet celkového množství odvodňovaných ploch v rámci SO 303

<i>povrch</i>	<i>A [m²]</i>	<i>ψ</i>	<i>Ared [m²]</i>
komunikace	2 228	0,9	2 006
zámková dlažba	1 149	0,9	1 034
dlažby se širšími spárami	223	0,4	89
zeleň	485	0,05	24
plocha území	4 086		3 153

$$Q = \psi \cdot A_{red} \cdot i = 55 \text{ l/s}$$

Celkové množství vod je 55 l/s.

Výpočet množství odvodňovaných ploch v ulici U Archivu s napojením do jednotné kanalizace DN1000 SO 304

<i>povrch</i>	<i>A [m²]</i>	<i>ψ</i>	<i>Ared [m²]</i>
komunikace	1 013	0,9	912
zámková dlažba	879	0,9	791
dlažby se širšími spárami	116	0,4	47
zeleň	422	0,05	21
plocha území	2 430		1 770

$$Q = \psi \cdot A_{red} \cdot i = 31 \text{ l/s}$$

Celkové množství vod napojených do jednotné kanalizace DN1000 je 31 l/s.

Výpočet množství odvodňovaných ploch v ulici Tovární s napojením do stávající jednotné kanalizace

<i>povrch</i>	<i>A [m²]</i>	<i>ψ</i>	<i>Ared [m²]</i>
komunikace	1 215	0,9	1 094
zámková dlažba	271	0,9	244
dlažby se širšími spárami	107	0,4	43
zeleň	63	0,05	3
plocha území	1 656		1 383

$$Q = \psi \cdot A_{red} \cdot i = 24 \text{ l/s}$$

Celkové množství vod napojených do jednotné kanalizace je 24 l/s.

Celkové množství dešťových vod v rámci celé stavby je 155 l/s.

Demolice:

V rámci SO 301 jsou zrušeny 2 uliční vpusti a jejich vpustní přípojky.

V rámci SO 302 je zrušeno 5 uličních vpusti a jejich vpustní přípojky.

V rámci SO 303 je zrušeno 14 uličních vpusti a jejich vpustní přípojky.

Stávající vpusti budou vybourány a stávající přípojky budou zaslepeny.

V rámci SO 304 bude zrušena stávající kanalizace DN1000 beton. Kanalizace bude zafoukána cementopopílkovou směsí. Stávající šachty budou vybourány do hloubky jeden metr a zbylá část bude zasypána. Celkem bude takto zrušeno cca 204 m potrubí a budou zrušeny 4 kanalizační šachty.

V Plzni 10/2024

Ing. Lukáš Szabó