


00	09/2019	Čistopis	dle příloh	Ing. Cichra
Č.	Datum	Popis	Vypracoval	Schválil
REVIZE				

Souřadnicový systém S-JTSK, Výškový systém Bpv

Objednatel:	Středočeský kraj Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5	
-------------	---	--

Navrhl/vypracoval: Ing. Jan Bajer	Zodpovědný projektant: Ing. Dárius Bolješik	Zhotovitel: Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.
Technická kontrola: Ing. Dušan Cichra	Hlavní inženýr projektu: Ing. Jan Bajer	 Národní 984/15 110 00 Praha 1 +420 221412800

Kraj: Středočeský	Čís.sm.obj.:	
Katastrální území: Vlašim, Dub u Kondrace, Kondrac, Louňovice pod Blaníkem	Čís.akce:	355722
Akce: II/125 Vlašim - příčná spára u mostu 125-012	Datum:	09/2019
	Formát:	A4
	Měřítko:	
	Stupeň:	Číslo kopie:
Část: Souhrnná technická zpráva	PDPS	
	Číslo přílohy:	B

Obsah

1	Popis území stavby	4
1.1	Charakteristika stavebního pozemku	4
1.2	Údaje o souladu s územn plánovací dokumentací	4
1.3	Informace o vydaných rozhodnutích a povolení výjimky z obecných požadavk na využívání území	4
1.4	Informace o tom, zda a v jakých ástech dokumentace jsou zohledn ny podmínky závazných stanovisek dot ených orgán	4
1.5	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, v etn zdroj nerost a podzemních vod	4
1.6	Výpo et a záv ry provedených pr zkum a m ení	5
1.7	Ochrana území podle jiných právních p edpis	5
1.8	Poloha vzhledem k záplavovému území	5
1.9	Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové pom ry v území	5
1.10	Požadavky na sanace, demolice, kácení d evin	6
1.11	Požadavky na maximální do asné a trvalé zábory ZPF nebo PUPFL	6
1.12	Územn technické podmínky – možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu	6
1.13	V cné a asové vazby stavby, podmi ující, vyvolané, související investice	6
1.14	Seznam pozemk podle katastru nemovitostí, na kterých se stavby umís uje	6
1.15	Seznam pozemk podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpe nostní pásmo	6
1.16	Požadavky na monitoringy a sledování p etvo ení	6
2	Celkový popis stavby	7
2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	7
2.1.1	Nová stavba nebo zm na dokon ené stavby	7
2.1.2	Ú el užívání stavby	7
2.1.3	Trvalá nebo do asná stavba	7
2.1.4	Informace o vydaných rozhodnutích a povolení výjimky z technických požadavk na stavby a technických požadavk zabezpe ujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu odchylným ešením z platných p edpis a norem	7
2.1.5	Informace o tom, zda a v jakých ástech dokumentace jsou zohledn ny podmínky závazných stanovisek dot ených orgán	7
2.1.6	Ochrana stavby podle jiných právních p edpis	7
2.1.7	Navrhované parametry stavby	10
2.1.8	Základné technické parametry stavby	10
2.1.9	Základní p edpoklady stavby	11
2.1.10	Základní požadavky na p ed asné užívání staveb a zkušební provoz staveb	11
2.1.11	Celkové urbanistické a architektonické ešení	11

2.2	Celkové stavební technické ešení	11
2.2.1	Popis celkové koncepce stavební technického ešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech	11
2.2.2	Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, zejména s nakládání s vyzískaným materiálem	12
2.2.3	Požadavky na kapacity ve vnitřních sítích komunikačních vedení a elektronického komunikačního zaízení ve vnitřní komunikační síti	12
2.3	Bezbariérové užívání stavby	12
2.4	Bezpečnost při užívání stavby	12
2.5	Základní technický popis stavebních objektů	12
2.6	Základní popis technických a technologických objektů	31
2.7	Zásady požární bezpečnostního ešení	31
2.8	Úspora energie a tepelná ochrana	31
2.9	Hygienické ešení stavby, požadavky na pracovní prostředí	32
2.10	Zásady ochrany stavby před negativními úinky vnějšího prostředí	33
2.10.1	Ochrana před pronikáním radonu z podloží	33
2.10.2	Ochrana před bludnými proudy	33
2.10.3	Ochrana před technickou seizmicitou	33
2.10.4	Ochrana před hlukem	33
2.10.5	Protipovodňová opatření	33
2.10.6	Ochrana před ostatními úinky-vlivem poddolování, výskytem metanu apod.	33
3	Připojení stavby na technickou infrastrukturu	33
3.1	Nápojevací místa technické infrastruktury	33
3.2	Připojevací rozměry, výkonové kapacity a délky	33
4	Dopravní ešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologii	34
4.1	Popis dopravního ešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace	34
4.2	Nápojení území na stávající dopravní infrastrukturu	34
4.3	Doprava v klidu	34
4.4	Pěší a cyklistické stezky	34
5	ešení vegetace a souvisejících terénních úprav	34
6	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	35
6.1	Vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda,	35
6.2	Vliv na přírodu a krajinu - ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.,	35
6.3	Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000	35
6.4	Zvlášť zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivů záměru na životní prostředí, je-li podkladem	35

6.5	V p ípad zám r spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry zp sobu napln ní záv r o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno	35
6.6	Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.	35
7	Ochrana obyvatelstva	35
8	Zásady organizace výstavby	36
8.1	Napojení stavenišť na stávající dopravní a technickou infrastrukturu	36
8.2	P ístup na stavbu po dobu výstavby, pop ípad p ístupové trasy	36
8.3	Ochrana okolí stavenišť a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin	37
8.4	Maximální do asné a trvalé zábory pro stavenišť	37
8.5	Požadavky na bezbariérové obchozí trasy	37
8.6	Bilance zemních prací, požadavky na p ísun nebo deponie zemin.	37

1 Popis území stavby

1.1 Charakteristika stavebního pozemku

Stavební pozemek je st edn í frekventovanou silnicí II. t ídy za ínající ve m st *Mladá Vožice* a kon ící ve m st *Uhlí ské Janovice*. Za átek úseku je v pasportním kilometru ... za mostem p es potok Blanice a konec úseku je na za átku m sta Vlašim. Stávající konstrukce vozovky vykazuje velké množství poruch, nerovností a nefungujícího odvodn ní. Stávající odvodn ní je tvo eno oboustrannými p íkopy, volným odvedením srážkových vod do okolního terénu. Funk nost odvodn ní není ádná, p íkopy jsou vesm s zaneseny nebo málo zahloubené. Rozsah opravy sestává ze dvou extravilánových úsek ů a jednoho intravilánového.

1.2 Údaje o souladu s územn í plánovací dokumentací

Projektová dokumentace (dále jen PD) eší opravu stávající silnice II. t ídy. Zám r je v souladu s územním plánem všech dot ených obcí.

1.3 Informace o vydaných rozhodnutích a povolení výjimky z obecných požadavk ů na využívání území

Stavba respektuje ustanovení 501/2006 Sb. Vyhlášky o obecných požadavcích na využívání území.

1.4 Informace o tom, zda a v jakých ástech dokumentace jsou zohledn ny podmínky závazných stanovisek dot ených orgán ů

Požadavky dot ených orgán ů budou projednány na jednotlivých výrobních výborech a budou zapracovány do istopisu projektové dokumentace. Požadavky a zp sob jejich zapracování budou dokladovány v záznamech z jednání, viz p íloha *Doklady*.

1.5 Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, v etn zdroj nerost ů a podzemních vod

Z pohledu geologické geneze hornin se v trase primárn í vyskytují metamorfované horniny (pararuly, ruly), dále pak fluvialní zeminy v okolí vodote í í deluviální sedimentární zeminy.

PROZKOUMANOST ÚZEMÍ - PODKLADY

Informace o geologickém uspo ádání zájmové oblasti byly získány pomocí archivních sond z p edchozích geologických pr zkum ů v oblasti stávající trasy silnice II/125. Informace byly získány z eské geologické služby-Geofond.

GEOLOGICKÉ POM RY

Dle informací z GS je geologie trasy rozdílná. V trase opravované silnice p evládají pís íté podmínky vhodné zeminy.

1.6 Výpo et a záv ry provedených pr zkum a m ení

- [1] Geodetické zam ení zájmového území
(Ing. Michal Olešovský, 2019)
- [2] Katastrální mapa zájmového území
(Ing. Michal Olešovský, 2019)
- [3] Vyjád ení o existenci sítí jejich jednotlivých správce
(Správci jednotlivých inženýrských sítí, 2019)
- [4] Diagnostický pr zkum konstrukce vozovky
(ESLAB, spol. s r.o., 2019)

Záv ry provedených pr zkum a m ení jsou podrobn popsány v dokladové ásti.

1.7 Ochrana území podle jiných právních p edpis

Navrhovaná stavba zasahuje do velkoplošného zvlášt chrán ného území podle zákona . 114/1992 Sb. *O ochran p írody a krajiny* ve zn ní pozd jších p edpis *CHKO Blaník*. (Geoportál AOPK R: <http://webgis.nature.cz/mapomat/>).

Stavba neovliv uje kulturní památky podle zákona . 20/1987 Sb. o státní památkové pé i (Geoportál NPÚ R: <https://geoportal.npu.cz/web/MapApplication>).

Stávající trasa neprochází žádným chrán ným ložiskovým územím, dobývacím prostorem ani poddolovaným územím (<http://www.geology.cz/extranet/mapy/mapy-online/mapove-aplikace>).

Opravou stávající komunikace budou dot eny n které prvky technické a dopravní infrastruktury a jejich ochranná pásma. Ochrannými pásmy jsou chrán na nadzemní vedení, podzemní vedení, elektrické stanice, výrobní elekt iny a vedení m ící, ochranné, ídicí, zabezpe ovací, informa ní a telekomunika ní techniky.

1.8 Poloha vzhledem k záplavovému území

Opravovaná silnice II. íd y neleží v záplavovém území (Geoportál VÚV TGM: <http://www.dibavod.cz/70/prohlizecka-zaplavovych-uzemi.html>).

1.9 Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové pom ry v území

PD eší opravu stávající komunikace, která zachovává stávající parametry komunikace. Dále oprava zachovává stávající vazby na k ížující komunikace, sjezdy na ú elové komunikace a zachovává p ístupy na pozemky dle stávajícího stavu.

Zájmové území je odvodn no z ásti do potoka *Blanice* a v p evážné v tšin zasakováním do okolního terénu vyvedením p íkop a p írozeným odtokem ze svah násyp v extravilánových úsecích.

V intravilánovém úseku obce *Kondrac* bude vozovka odvodn na do stávající kanalizace.

Tato PD koncept odvodn ní silnice II/125 nem ní.

V rámci stavby není navržen žádný nový stavební objekt, ze kterého by byly vypoušt ny splaškové vody.

1.10 Požadavky na sanace, demolice, kácení d evin

V rámci opravy silnice II. t ídy nedojde ke kácení d evin. Dojde pouze k pro ezání stávajících náletových d evin a to na stávajícím silni ním pozemku ve smyslu zákona 13/1997 Sb. (v p íkopu, v prostoru mezi krajnicemi a p íkopem).

1.11 Požadavky na maximální do asné a trvalé zábory ZPF nebo PUPFL

Projekt nep edpokládá zábory zem d lské p dy. Jedná se o úpravu v prostoru stávajícího t lesa komunikace.

1.12 Územn technické podmínky – možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Napojení opravované stávající silnice II/125 na okolní komunika ní sí z stává stávající a je uskute n no stávajícími úrov ovými k ížovatkami.

1.13 V cné a asové vazby stavby, podmi ující, vyvolané, související investice

P edm tná stavba nemá p ímou vazbu na jiné stavby.

P edpokládané zahájení výstavby: rok 2020

P edpokládaná délka výstavby: jednu stavební sezónu

asový plán stavby zpracuje zhotovitel v rámci nabídky dodávky stavby.

Poznámka: Konkrétní termín zahájení výstavby je závislý na získání stavebního povolení a následného zajišt ní výb rového ízení na zhotovitele stavby. S ohledem na skute nou dobu pot ebnou pro získání výše uvedeného povolení bude datum zahájení výstavby up es ován ve vyšších stupních PD.

S opravou komunikace jsou spojeny pouze vyvolané investice – úprava sjezd ů na pozemky v místech, kde dochází k optimalizaci výškového vedení. Je možné, že dojde k odhalení dožilých vedení, o kterých existenci zhotovitel PD neobdržel dostatek informací od správce. V p ípad nalezení t chto sítí (nebo dožilých) bude postupováno v koordinaci se správcem sítí , který pro vede vým nu jako svou investici.

1.14 Seznam pozemk ů podle katastru nemovitostí, na kterých se stavby umís ůje

Seznam pozemk ů dle katastru nemovitostí je sou ástí záborového elaborátu.

1.15 Seznam pozemk ů podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpe nostní pásmo

Seznam pozemk ů dle katastru nemovitostí, na kterých vzniknou ochranná pásma, je sou ástí záborového elaborátu.

1.16 Požadavky na monitoringy a sledování p etvo ení

Vzhledem k charakteru stavby nejsou vzneseny požadavky na monitoring ů i sledování p etvo ení.

2 Celkový popis stavby

2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

Stavba eší rekonstrukci silnice II/125, která za íná u p í né spáry za mostem . 125-012 a kon í hranicí intravilánu m sta Vlašim, km 0,000 – 6,147 (km cca 14,630 – 20,800 provozního stani ení). Opravovaný úsek prochází katastrálními územím m sta Lou ovice pod Blaníkem, Kondrac a Vlašim.

Celková délka rekonstruovaného úsek je 6147m.

Stávající komunikace je navržena jako dvoupruhová s prom nnou ší krou a je vedena po stávajících silni ních pozemcích, pozemcích soukr. vlastník , pozemcích státu a pozemcích obce Kondrac. Kategorii komunikace nelze v ešeném úseku p esn ur it, je prom nná (p ibližn S 6,5 a S 7,5)

2.1.1 Nová stavba nebo zm na dokon ené stavby

Stavba je definována jako rekonstrukce stávající silnice II. t ídy.

2.1.2 Ú el užívání stavby

Silnice II/125 je komunikací krajského významu, která spojuje m sta Mladá Vožice a Uhlí ské Janovice.

2.1.3 Trvalá nebo do asná stavba

Stavba je definována jako stavba trvalá.

2.1.4 Informace o vydaných rozhodnutích a povolení výjimky z technických požadavk na stavby a technických požadavk zabezpe ujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu odchylným ešením z platných p edpis a norem

Stavba si nevyžádá výjimky ani úlevová ešení.

2.1.5 Informace o tom, zda a v jakých ástech dokumentace jsou zohledn ny podmínky závazných stanovisek dot ených orgán

Požadavky DOSS byly projednány na jednotlivých výrobních výborech a zapracovány do dokumentace. Požadavky a zp sob jejich zapracování jsou dokladovány v záznamech z jednání viz p íloha Doklady.

2.1.6 Ochrana stavby podle jiných právních p edpis

Významné síť technické infrastruktury

Stavenišť m procházejí významné síť technické infrastruktury, tedy vodovody, kanalizace, plynovody, silové a sd lovací kabely. Ov ení cizích inženýrských sítí v prostoru stavby provedl zpracovatel PD. Šet ení prob hlo u všech známých správce .

Sít jsou na základ zam ení povrchových znak , podklad a vyjád ení dot ených správce zakresleny do výkres situací. Sít jsou zakresleny pouze orienta n , p ed

zahájením výstavby budou vytý eny provozovatelem. Zákres sítí nelze použít pro jejich vytý ení na staveništi.

P ed zp tným zásypem budou odbedn ná podzemní vedení a za ízení p edána správce m. Lože, obsypy a zásypy se provedou podle zásad pro zemní práce na potrubí. P í zp tném zásypu se zkontrolují, p ípadn propojí, signaliza ní vodi e odkrytých vedení, výstražné fólie, p ípadné zapískování, cihlová, tvárniceová a betonová (C_{8/10}) lože, žlaby a ochranné trubky HDPE, vždy podle konkrétního požadavku správce sít .

K ížení s vodovodem

Nejmén trnácet dn p ed zapo etím výkopových prací požádá stavebník správce o vytý ení vodovodu.

Dodavatel prokazateln seznámí pracovníky s polohou vytý ených vodovodních za ízení a vedení a s technologickým postupem prací v blízkosti (ochranném pásmu) vodovodu.

V p ípad narušení povrchu nebo posunutí vodovodního potrubí neprodlen uv domí zhotovitel správce sít .

K ížení a soub h s el. vedením

Dodavatel dodrží obecné podmínky pro práce v ochranném pásmu vedení a podmínky uvedené ve vyjád ení správce vedení, dále ustanovení SN 34 3108 a SN 33 3301.

P í výkopových pracích nesmí být narušena stabilita sloup a uzem ovací soustava.

K ížení s telekomunika ním vedením

Nejmén trnácet dn p ed zahájením zemních prací stavebník písemn uv domí p íslušné pracovišt správce sít a nechá polohu telekomunika ních vedení vyzna it p ímo na staveništi, výškové umíst ní bude ov eno sondami. P ítom dodavatel vezme na v domí toleranci polohy telekomunika ních vedení -0,3 až +0,3 m od polohy ve výkresové dokumentaci.

Dodavatel prokazateln seznámí pracovníky s polohou vytý ených telekomunika ních za ízení a vedení a s technologickým postupem prací v blízkosti (ochranném pásmu) telekomunika ního vedení (min. 1,50m na ob strany).

Každé poškození odkrytého telekomunika ního vedení oznámí dodavatel neprodlen poruchové služb . Ukon ení stavby stavebník písemn ohlásí p íslušnému pracovišti správce sít .

K ížení s kanalizací

Nejmén trnácet dn p ed zahájením zemních prací stavebník písemn uv domí p íslušné pracovišt správce sít a nechá polohu stok a p ípojek vyzna it p ímo na staveništi, výškové umíst ní.

2.1.6.1 Ochranné pásmo pozemních komunikací

Dle zákona . 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích ("silni ní zákon", v aktuáln platném zn ní zákona . 347/2009 Sb.)

- a. **100 m** od osy p ílehlého jízdního pásu dálnice anebo od osy v tve její k ížovatky s jinou pozemní komunikací; pokud by takto ur ené pásmo nezahrnovalo celou plochu odpo ívky, tvo í hranici pásma hranice silni ního pozemku,
- b. **50 m** od osy vozovky nebo p ílehlého jízdního pásu silnice I. t ídy nebo místní komunikace I. t ídy,

- c. 15 m od osy vozovky nebo od osy p ílehlého jízdního pásu silnice II. t ídy nebo III. t ídy a místní komunikace II. t ídy.

2.1.6.2 Ochranná pásma vodovod a kanalizací

Dle zákona . 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích (v aktuáln platném zn ní zákona . 275/2013 Sb.

Ochranná pásma jsou vymezena vodorovnou vzdáleností od vn jšího líce st ny potrubí nebo kanaliza ní stoky na každou stranu:

- a. u vodovodních ad a kanaliza ních stok do pr m ru 500 mm v etn , 1,5 m,
- b. u vodovodních ad a kanaliza ních stok nad pr m r 500 mm, 2,5 m,
- c. u vodovodních ad nebo kanaliza ních stok o pr m ru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce v tší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti podle písmene a) nebo b) od vn jšího líce zvyšují o 1,0 m.

2.1.6.3 Ochranná pásma elektrických za ízení

Dle zákona . 458/2000 Sb. o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odv tvích a o zm n n kterých zákon („energetický zákon“, v aktuáln platném zn ní zákona 131/2015 Sb.)

Ochranné pásmo *nadzemního vedení* definováno jako souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti m ěné kolmo na vedení, která íní od krajního vodi e vedení na ob ě jeho strany:

u nap tí nad 1 kV a do 35 kV v etn

- pro vodi e bez izolace 7 m
- pro vodi e s izolací základní 2 m
- pro záv sná kabelová vedení 1 m

u nap tí nad 35 kV do 110 kV v etn

- pro vodi e bez izolace 12 m
- pro vodi e s izolací základní 5 m

u nap tí nad 110 kV do 220 kV v etn 15 m

u nap tí nad 220 kV do 400 kV v etn 20 m

u nap tí nad 400 kV 30 m

u záv sného kabelového vedení 110 kV 2 m

Ochranné pásmo *podzemního vedení* elektriza ní soustavy do nap tí 110 kV v etn a vedení ídicí a zabezpe ovací techniky íní 1 m po obou stranách krajního kabelu; u podzemního vedení o nap tí nad 110 kV íní 3 m po obou stranách krajního kabelu.

2.1.6.4 Ochranná pásma plynovod

Dle zákona . 458/2000 Sb. o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odv tvích a o zm n n kterých zákon („energetický zákon“, v aktuáln platném zn ní zákona 131/2015 Sb.)

Ochranným pásmem rozumí souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti od p dorysu plynárenského za ízení m ěno kolmo na jeho obrys, který íní:

u plynovod a plynovodních p ípojek o tlakové úrovni do 4 bar v etn , umíst ěných v zastav ěném území obce 1 m na ob ě strany a umíst ěných mimo zastav ěné území obce 2 m na ob ě strany,

u plynovod a plynovodních p ípojek nad 4 bar do 40 bar v etn 2 m na ob ě strany,

- u plynovod nad 40 bar 4 m na ob strany,
- u technologických objekt 4 m na každou stranu od objektu,
- u sond zásobníku plynu 30 m od osy jejich ústí,
- u zásobník plynu 30 m vn od jejich oplocení,
- u za ízení katodické protikorozi ochrany a vlastní telekomunika ní sít držitele licence 1 m na ob strany

2.1.6.5 Ochranná pásma za ízení pro výrobu nebo rozvod tepelné energie

Dle zákona . 458/2000 Sb. o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odv tvích a o zm n n kterých zákon („energetický zákon“, v aktuáln platném zn ní zákona 131/2015 Sb.)

Ochranným pásmem rozumí souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti od p dorysu za ízení na výrobu i rozvod tepelné energie m eno kolmo na jeho obrys, který íní:

- u za ízení na výrobu i rozvod tepelné energie 2,5 m na ob strany od kraj za ízení,
- u vým níkových stanic ur ených ke zm n parametr teplotnosné látky 2,5 m kolmo na p dorys t chto stanic

2.1.7 Navrhované parametry stavby

Rekonstrukce silnice II/125 je hlavním objektem stavby. Rekonstrukce vychází ze stávajícího stavebn -technického stavu a reflektuje SN 73 6101 Projektování silnic a dálnic – zá í 2018.

2.1.8 Základné technické parametry stavby

Úsek rekonstrukce komunikace byl rozd len do 7 stavebních objekt . Sou ástí dokumentace pro stavební povolení (DSP) jsou stavební objekty SO 102, SO 103, SO 104, SO 105 a stavební objekt 106. Rozd lení SO slouží stavebníkovi pro pot eby pln ní podmínek stanovených dota ním programem IROP. Toto rozd lení bude dále up esn no v navazujícím projektovém stupni PDPS.

Stavební objekty ady 100 byly navrženy dle SN 73 6101 za podmínek uvedených v bode 5.5 rekonstrukce silnic a dálnic. Kategorijní ší ky se liší v závislosti na stávajícím uspo ádání komunikace. V celém úseku je zachováno stávající zpevn ní.

Jízdní pruh + vodící proužek 0,125m	2x	2,75m
Nezpevn ná krajnice	2x	0,50 m

Celková délka rekonstruovaného úsek je 6147m

Na základ s ítání dopravy SD z roku 2016 (<http://scitani2016.rsd.cz>) a TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy (II. vydání) jsou výchozí a výhledové padesátirázové intenzity dopravy následující:

S ítaací úsek: 1-1830 Lou ovce pod Blaníkem – Vlašim

Skupina vozidel:			LV	TV	SV
Výchozí intenzita dopravy:	I_{0i}	[voz/hod]	284	40	324
Koeficient vývoje intenzit dopravy pro výchozí rok:	k_{0i}	[-]	1.11	1.01	-
Koeficient vývoje intenzit dopravy pro výhledový rok:	k_{vi}	[-]	1.62	1.06	-
Koeficient prognózy intenzit dopravy	k_{pi}	[-]	1.46	1.05	-
Výhledová intenzita dopravy:	I_{vi}	[voz/hod]	415	42	457

2.1.9 Základní p edpoklady stavby

Stavba bude realizována v osmi navržených etapách dle p ílohy C.4. *Zásady organizace výstavby*.

P edpokládané zahájení výstavby: rok 2020

P edpokládaná délka výstavby: celkem 6 m síc

asový plán stavby zpracuje zhotovitel v rámci nabídky dodávky stavby.

Poznámka: Konkrétní termín zahájení výstavby je závislý na získání stavebního povolení a následného zajištění výběrového řízení na zhotovitele stavby. S ohledem na skutečnou dobu potřebnou pro získání výše uvedeného povolení bude datum zahájení výstavby upraveno v PDPS.

2.1.10 Základní požadavky na p ed psané užívání staveb a zkušební provoz staveb

Extravilánové ásti budou plně uzavřeny s objízdnými trasami. Během stavby je nutné zajistit obslužnost pozemků po celé délce komunikace. Intravilánová ást obce Kondrac bude opravena za omezeného provozu. Konkrétní popis výstavby je popsán v bod 8 této STZ. Objízdné trasy jsou naznačeny v SO 180 a výkresová ást etap výstavby je součástí p ílohy C.4 *Zásady organizace výstavby*.

2.1.11 Celkové urbanistické a architektonické ešení

Jedná se o opravu stávající komunikace, zaměřenou v souladu s územními plány dotčené lokality (ÚP obcí *Loučovice pod Blaníkem*, *Kondrac* a *města Vlašim*).

2.2 Celkové stavební technické ešení

2.2.1 Popis celkové koncepce stavební technického ešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech

Stavba eší rekonstrukci ásti pozemní komunikace II/125. V úseku rekonstrukce má stávající vozovka proměnnou šířku 5,5 – 8,0 m. Návrh rekonstrukce komunikace nemění stávající šířkové parametry vozovky a rekonstrukce je navržena ve stávající trase silnice.

Současná silnice vykazuje v ešeném úseku plošné deformace vozovky a podkladních vrstev v kombinaci s nefunkčním odvodněním komunikace. Rekonstrukce navrhuje zlepšení tohoto stavu.

Dalším cílem opravy je prodloužení životnosti vozovky. Na základě provedeného diagnostického průzkumu (ESLAB, 2019) byly zvoleny tyto varianty rekonstrukce silnice:

- Extravilánové úseky - metodou *Recyklace vozovky za studena na místě*
- Intravilánový úsek - (obec Kondrac) výměnou krytových vrstev vozovky

Byla prověřena možnost rozšíření vozovky v místech s nedostatečnou šířkou pro kategorii silnice S 7,5. Bylo zjištěno, že rozšíření vozovky způsobí zásah do cizích pozemků (soukromí vlastníci, problematické majetkoprávní vypořádání) a vynutí si kácení stávajících stromů v chráněné oblasti CHKO podél silnice.

Metoda rekonstrukce vozovky *Recyklací vozovky za studena na místě* prodlouží životnost vozovky o 25 let.

2.2.2 Celkové produkované množství a druhy odpad a emisí, zp sob nakládání s vyzískaným materiálem

Nakládání s odpady vznikající v míst stavby a stavebních dvor se bude ídit p íslušnými ustanoveními zákona . 185/2001 Sb., o odpadech a ustanoveními vyhlášek MŽP . 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady a . 376/2001 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpad . Dále je nutné p íhlédnout k „Plánu odpadového hospodá ství eské republiky“ a „Plánu odpadového hospodá ství St edo eského kraje“.

Následná fáze nakládání s uvedenými odpady bude zajišt na dodavatelským zp sobem p ímo osobami oprávn ěnými k t mto innostem dle zákona . 185/2001 Sb., o odpadech. Smlouvy s konkrétními firmami, které budou zajiš ovat využití nebo zneškodn ní uvedených druh odpad , budou uzav eny zhotovitelem stavby.

2.2.3 Požadavky na kapacity ve ejných sítí komunika ních vedení a elektronického komunika ního za ízení ve ejné komunika ní síti

Není z d vodu charakteru stavby rámci PD ešeno.

2.3 Bezbariérové užívání stavby

Jedná se o stávající ve ejn p ístupnou pozemní komunikaci II. t ídy. Sou ástí opravy nejsou žádné úpravy chodník , nástupních ploch pro p echody pro chodce, míst pro p echázení ani jiných prvk , které by musely být navrženy v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpeč ujících bezbariérové užívání staveb.

2.4 Bezpečnost p í užívání stavby

Bezpečnost p í provozu stavby a jejím užívání bude zajišt na dodržováním vyhlášky 294/2015 Sb., kterou se provád í pravidla provozu na pozemních komunikacích, společn s navrženým dopravním zna ěním.

2.5 Základní technický popis stavebních objekt

2.5.1.1 Objekty ady 000 – Demolice a p íprava území

SO 020 – P íprava staveníšt

P edm ětem tohoto stavebního objektu jsou p ípravné práce, které je nutné provést p ed samotným zahájením výstavby v etn demolice a demontáží za ízení.

Mezi demolice v rámci p ípravy staveníšt pat í i odstran ní stávající vozovky, vodorovného dopravního zna ění a sm rových sloupk .

Sou ástí objektu je ochrana a zajišt ní stability stávajících drobných konstrukcí dot ených stavbou nap . propustky, stávající oplocení, sloupy atd., dále ochrana strom v t sné blízkosti stavby.

2.5.1.2 Objekty ady 100 – Objekty pozemních komunikací

SO 101 Rekonstrukce komunikace km 0.000 00-2.608 37

Návrh rekonstrukce úseku a stavebních úprav silnice nezahrnuje úsek v rozmezí km 0,000 00 – 2,608 37 (cca km 14,630 – 17,238 provozního staní ení) v plném rozsahu. Objekt je rozd len dle vyhodnocení diagnostického pr zkumu vozovky a dle posouzení aktuálního stavebního technického stavu na ásti.

Za átek úseku objektu SO 101 rekonstrukce komunikace za íná u p í né spáry mostu ev. . 125-012. Úsek je dlouhý 2608,37 m. Konec úseku KÚ SO 101 je definovaný na hranici intravilánu obce Kondrac. Návrhová rychlost $V_n = 90$ km/h.

Náplní objektu je rekonstrukce silnice v rozsahu zpevn ě ásti vozovky a v obnov odvodn ní, které je základní podmínkou dle záv ru diagnostického pr zkumu pro spln ní podmínky životnosti silnice na požadovanou dobu 20-25 let. Obnova odvodn ní spo ívá v d kladném pro íšt ní a prohloubení p íkop . Silnice se dostává do st etu s úrov ovým p ípojením vedlejších silnic. Náplní stavby není ešení stávajících úrov ových k ížovatek. Úprava spo ívá jen výškovou úpravou oproti stávající nivelety na pozemku kraje.

Rekonstrukce komunikace bude probíhat dle návrhu diagnostickým pr zkumem, a to Variantou B recyklací za studena. Bude provedeno selektivní odfrézování stávajících asfaltových vrstev, a to v tlouš ce do 60 mm. Zbývající vrstvy budou rozfrézovány a provedena recyklace za studena dle TP 208 na vrstvu RS CA do mocnosti min. 200 mm. Následn ě bude položena vyrovnávací vrstva. Na tuto vrstvu budou op tovn ě položeny asfaltové vrstvy v etn ě post ík v celkové tlouš ce 100 mm. Stávající niveleta se zvedne o 80mm.

SO 101 je definován v tomto stani ění (rozd ělení SO na ásti):

)	0,00000 – 1,49962	dl. 1499,62m	Celá vozovka
)	1,49962 – 1,52519	dl. 25,57m	Pravá p lka vozovky
)	1,52519 – 2,01126	dl. 486,07m	Celá vozovka
)	2,01126 – 2,27389	dl. 262,63m	Levá p lka vozovky
)	2,27389 – 2,35485	dl. 80,96m	Celá vozovka
)	2,35485 – 2,43399	dl. 79,14m	Levá p lka vozovky
)	2,43399 – 2,47055	dl. 36,56m	Celá vozovka
)	2,47055 – 2,51872	dl. 48,17m	vá p lka vozovky
)	2,51872 – 2,60837	dl. 89,65m	Celá vozovka

SM ROVÉ EŠENÍ

Vzhledem k okrajovým podmínkám investora pro minimalizaci zábor , sm rové ešení kopíruje v co nejv tší mí e stávající stav.

) minimální polom r sm rového oblouku je 33,0 m.

VÝŠKOVÉ EŠENÍ

Vzhledem k dosažení pot ebných parametr ů stanovených objednatelem PD bylo nutné zvednout niveletu komunikace o 80mm oproti p vodnímu stavu. Výškové ešení v co nejv tší mí e kopíruje stávající stav s maximálním nadvýšením do 100 mm. Maximální podélný sklon v úseku je 6,09%. V tšina trasy je ve sklonu vyšším jako 2,00 %. Lomy sklon ů jsou zaobleny parabolickými zakružovacími oblouky o min. polom ru 500 m.

ŠÍ KOVÉ USPO ÁDÁNÍ

Stavební objekt SO 101 byl navržen dle SN 73 6101 za podmínek uvedených v bode 5.5 rekonstrukce silnic s návrhovou rychlostí návrhovou rychlostí 90 km/h. Kategorijní ší ky m níci se závislosti na stávajícím uspo ádání komunikace. Rekonstrukce v celé délce zachovává p vodní ší kové uspo ádání. Ší ka zpevn ění se pohybuje v rozmezí 5,50-7,65m.

Stávajícími nezpevn ěné krajnice budou nahrazeny ve stejné ší ce 0,50 m.

Jízdní pruh + vodící proužek 0,125m	2x	2,75m
Nezpevn ná krajnice	2x	0,50 m

KLOPENÍ

V rámci rekonstrukce úseku bylo navrženo optimalizování klopení. Základní klopení je navržené st echovit é 2,5%. Klopení bylo navrženo dle SN 73 6101. Vzhledem k malým polom r m oblouk a stávajícímu stavu komunikace je maximální p í ný sklon v úseku navržen na 8,0%. Z v tší ásti klopení kopíruje stávající klopení vozovky.

ODVODN NÍ

Stávající režim odvedení povrchových vod z stává zachován. Sou ástí opravy komunikace bude pro íšt ní stávajících p íkop do hloubky min. 0,20 m pod úrove vrstvy recyklace.

Sou ástí rekonstrukce je 8 propustk z toho 7 je pod hospodá skými sjezdy a jeden prochází šikmo p es silnici II/125 v km 2,380 00.

U propustku DN 600 ležícího pod silnicí II/125 je pot eba pro íšt ní potrubí a spár, pro íšt ní a úprava vtoku a výtoku z propustku vzhledem zanešení a výskytu náletových d evin. Pot eba zaspárování mezer a trhlin propustku.

Pod každým ze sjezd se by se m ly nacházet propustky pr m ru DN 300 a DN 400 p í zam ení a rekognoskaci terénu byly objeveny 3 propustky v nevyhovujícím stavu. Ostatní propustky nebyly objeveny z d vodu zasypaní. Z tohoto d vodu projekt po ítá s vým nou trouby DN 400 u všech 7 propustk .

KONSTRUKCE VOZOVKY

Konstrukce vozovky je netuhá s obrušnou vrstvou z asfaltového betonu obrušného ACO 11+ modifikovaného PMB 45/80-65.

Asfaltový beton pro obrušné vrstvy modifikovaný	ACO 11+ PmB 45/80-65	40 mm	SN 73 6121
Spojovací post ík z modifikované kationaktivní asfaltové emulze	PS CP	0,40 kg/m ²	SN 73 6129
Asfaltový beton pro ložní vrstvy modifikovaný	ACL 16S PmB 25/55-60	60 mm	SN 73 6121
Spojovací post ík z modifikované kationaktivní asfaltové emulze	PS CP	0,50 kg/m ²	SN 73 6129

Vystužení poruch a okraj skelnou m íží

Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACO 11(S) 50/70	min. 30 mm	SN 73 6121
Spojovací post ík z modifikované kationaktivní asfaltové emulze	PS C	0,60 kg/m ²	SN 73 6129
Recyklace za studena	RS CA	min. 200mm	TP 208
Celkem		min. 330 mm	

P edpoklad zvýšení nivelety o + 80mm.

V celém rozsahu stávající silnice se odfrézuje asfaltová vrstva v tlouš ce 60 mm a uskladní na dvo e SÚS.

STÁVAJÍCÍ SJEZDY A ÚROVN OVÉ K ÍŽOVATKY (SO 108)

Výškové dorovnání a úprava úrov ových k ížení a sjezd pat í pod stavební objekt SO 108.

Po délce trasy se nacházejí celkem 13 sjezd na zem d lské pozemky jedno úrov ové k ížení s polní cestou a místní komunikací a k ížení se silnicí III. t ídy.

Stávající k ížovatky s místními a ú elovými komunikacemi budou upraveny pouze v minimálním rozsahu pro zajišt ní konstruk ní návaznosti na nový povrch.

Sjezdy budou vy íšt ny od náletových d evin a travin. Vrchní vrstva konstrukce cca 0,15 m bude sejmuta a nahrazená novou vrstvou zhutn ného betonového recyklátu tlouš ky 0,15 m. (dle TP 208, TP 210).

<i>Stani ení</i>		<i>Popis</i>	<i>Ší ka (m)</i>
km 0,10541	vpravo	Sjezd k penzionu	12,13
km 0,16567	vpravo	Hospodá ský sjezd	31,53
km 0,18258	vlevo	Hospodá ský sjezd	7,67
km 0,39000	vlevo	Hospodá ský sjezd	3,93
km 0,83873	vlevo	K ížení s polní cestou	8,90
km 1,04344	vlevo	Hospodá ský sjezd	5,47
km 1,30187	vpravo	Místní komunikace	17,85
km 1,30354	vlevo	Hospodá ský sjezd	5,09
km 1,52137	vlevo	Hospodá ský sjezd	5,01
km 1,80580	vpravo	Hospodá ský sjezd	5,22
km 1,86388	vlevo	Hospodá ský sjezd	5,33
km 2,06965	vlevo	Hospodá ský sjezd	6,22
km 2,07768	vpravo	Hospodá ský sjezd	5,39
km 2,28960	vlevo	Hospodá ský sjezd	5,33
km 2,47400	vpravo	Sil. III/1255 Na eradec	5,39

km 2,51305 vlevo Hospodá ský sjezd 7,58

SO 102 Silnice II/125 - ást opravy, úsek 1

Stavební objekt zahrnuje údržbovou ást celého opravovaného úseku silnice II/125.

SO 102 je definován v tomto stani ení (rozd lení SO na ásti):

)	1,49962 – 1,52519	dl. 25,57m	Levá p lka vozovky
)	2,01126 – 2,27389	dl. 262,63m	Pravá p lka vozovky
)	2,35485 – 2,43399	dl. 79,14m	Pravá p lka vozovky
)	2,47055 – 2,51872	dl. 48,17m	Pravá p lka vozovky

Do objektu pat í údržba reprofilace a prohloubení p íkop a pro íšt ní propustk v stani ení km 3,600 00 – 6,147 00 po obou stranách komunikace II/125. Rozd lení stavebních objekt je vidno v situacích jednotlivých objekt a ve vzorových p í ných ezech.

Náplní objektu je rekonstrukce silnice v rozsahu zpevn né ásti vozovky a v obnov odvodn ní, které je základní podmínkou dle záv ru diagnostického pr zkumu pro spln ní podmínky životnosti silnice na požadovanou dobu 20-25 let. Obnova odvodn ní spo ívá v d kladném pro íšt ní a prohloubení p íkop . Silnice se dostává do st etu s úrov ovým p ípojením vedlejších silnic. Náplní stavby není ešení stávajících úrov ových k ížovatek. Úprava spo ívá jen výškovou úpravou oproti stávající nivelety na pozemku kraje.

Rekonstrukce komunikace bude probíhat dle návrhu diagnostickým pr zkumem, a to Variantou B recyklací za studena. Bude provedeno selektivní odfrézování stávajících asfaltových vrstev, a to v tlouš ce do 60 mm. Zbývající vrstvy budou rozfrézovány a provedena recyklace za studena dle TP 208 na vrstvu RS CA do mocnosti min. 200 mm. Následn bude položena vyrovnávací vrstva. Na tuto vrstvu budou op tovn položeny asfaltové vrstvy v etn post ík v celkové tlouš ce 100 mm. Stávající niveleta se zvedne o 80mm.

SM ROVÉ EŠENÍ

Sm rové ešení z stává zachováno viz. objekt SO 101 kterého je stavební objekt SO 102 sou ástí.

VÝŠKOVÉ EŠENÍ

Vzhledem k dosažení pot ebných parametr stanovených objednatelem PD bylo nutné zvednout niveletu komunikace o 80mm oproti p vodnímu stavu. Výškové ešení v co nejv tší mí e kopíruje stávající stav s maximálním nadvýšením do 100 mm.

ŠÍ KOVÉ USPO ÁDÁNÍ

V celém úseku je zachováno stávající zpevn ní.

ROZŠÍ ENÍ

Rozší ení není sou ástí opravy.

KLOPENÍ

V rámci rekonstrukce úseku bylo navrženo optimalizování klopení. Základní klopení je navržené jednostranné 2,5%. Klopení bylo navrženo dle SN 73 6101. Maximální p í ný sklon v úseku je 2,5%. Z v tší ásti klopení kopíruje stávající klopení vozovky.

ODVODN ĚNÍ

Komunikace je odvodn ěna podélným a p í ným spádem do stávajících silni ních p íkop , které budou prohloubeny a vy íšt ěny.

KONSTRUKCE VOZOVKY

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy modifikovaný	ACO 11+ PmB 45/80-65	40 mm	SN 73 6121
Spojovací post ík z modifikované kationaktivní asfaltové emulze	PS CP	0,40 kg/m ²	SN 73 6129
Asfaltový beton pro ložní vrstvy modifikovaný	ACL 16S PmB 25/55-60	60 mm	SN 73 6121
Spojovací post ík z modifikované kationaktivní asfaltové emulze	PS CP	0,50 kg/m ²	SN 73 6129
Vystužení poruch a okraj skelnou m íží			
Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 16 50/70	pr m. 40 mm	SN 73 6121
Spojovací post ík z modifikované kationaktivní asfaltové emulze	PS C	0,50 kg/m ²	SN 73 6129
Lokální sanace z asfaltového betonu pro podkladní vrstvy	ACP 16+ 50/70	min. 50mm	SN 73 6121
Spojovací post ík z modifikované kationaktivní asfaltové emulze	PS C	0,50 kg/m ²	SN 73 6129
Stávající konstrukce vozovky			

Celkem	min. 140 mm
--------	-------------

P edpoklad zvýšení nivelety o + 80mm.

STÁVAJÍCÍ SJEZDY A ÚROVN ĚVÉ K ÍŽOVATKY (SO 108)

Výškové dorovnání a úprava úrovn ěvých k ížení a sjezd pat í pod stavební objekt SO 108.

Po délce trasy se nacházejí sjezdy na zem ělské pozemky a lesní polní cesty.

Stávající k ížovatky s místními a ú elovými komunikacemi budou upraveny pouze v minimálním rozsahu pro zajišt ění konstruk ční návaznosti na nový povrch.

Sjezdy budou vy íšt ny od náletových d evin a travin. Vrchní vrstva konstrukce cca 0,15 m bude sejmuta a nahrazená novou vrstvou zhutn ného betonového recyklátu tlouš ky 0,15 m. (dle TP 208, TP 210).

SO 103 Rekonstrukce komunikace - intravilán km 2.608 37-3.670 29

Stavební objekt eší rekonstrukci intravilánového úseku obce Kondrac v km 2,608 23 – 3,670 29 (17,238-18,300 provozního staní ení) v plném rozsahu.

Náplní objektu je rekonstrukce silnice v rozsahu zpevn né ásti vozovky a v obnov odvodn ní, které je základní podmínkou dle záv ru diagnostického pr zkumu. Obnova odvodn ní spo ívá v d kladném pro íšt ní a prohloubení p íkop v intravilánu obce. V rámci objektu budou rektifikované a pro íšt né uli ní vpusti. Silnice se dostává do st etu s úrov ovým p ípojením vedlejších místních komunikací a sjezd . Náplní stavby není ešení stávajících úrov ových k ížovatek.

Rekonstrukce komunikace bude probíhat dle návrhu diagnostickým pr zkumem, a to Variantou C opravou asfaltových vrstev. Bude provedeno odfrézování stávajících vozovkových vrstev na niveletu -80mm. Provede se vizuální prohlídka a o íšt ní povrchu. V místech poruch zbylých vrstev se provede sanace podkladu dle postupu navrženého diagnostickým pr zkumem vozovky (viz p íloha *Doklady – Diagnostický pr zkum*). Následn bude položena vyrovnávací vrstva. Na tuto vrstvu budou op tovn položeny asfaltové vrstvy v etn post ík v celkové tlouš ce 80 mm. Obrusná vrstva bude položena s rozptýlenou výztuží z aramidových vláken (Forta Fi nebo adekvátní).

Stávající niveleta bude zachována.

V rámci intravilánového úseku se nacházejí dva mostní objekty, které nejsou sou ástí této projektové dokumentace. V míst mostních objektů bude položena nová asfaltová obrusná vrstva.

SM ROVÉ EŠENÍ

Vzhledem k okrajovým podmínkám investora pro minimalizaci zábor , sm rové ešení kopíruje v co nejv tší mí e stávající stav.

) minimální polom r sm rového oblouku je 47,0 m.

VÝŠKOVÉ EŠENÍ

Výškové ešení v co nejv tší mí e kopíruje stávající stav. Maximální podélný sklon v úseku je 8,83%. Jelikož se intravilán obce Kondrac nachází v údolí je v tšina trasy ve sklonu vyšším jako 4,00 %. Lomy sklon jsou zaobleny parabolickými zakružovacími oblouky o minimálním polom ru 345 a maximálním polom ru 3000m.

ŠÍ KOVÉ USPO ÁDÁNÍ

Stavební objekt SO 103 byl navržen dle SN 73 6101 za podmínek uvedených v bode 5.5 rekonstrukce silnic s návrhovou rychlostí návrhovou rychlostí 50 km/h. Kategorijní ší ky m nící se závislosti na stávajícím uspo ádání komunikace. Komunikace je z ástí v silni ních obrubách, které z stávají v stávající pozici. Rekonstrukce v celé délce zachovává p vodní ší kové uspo ádání. Ší ka zpevn ní se pohybuje v rozmezí 5,65-8,60m.

Stávajícími nezpevn ěné krajnice budou nahrazeny ve stejné ší ce 0,50 m.

Jízdní pruh + vodící proužek 0,125m	2x	2,75m
Nezpevn ěná krajnice	2x	0,50 m

KLOPENÍ

V rámci rekonstrukce úseku bylo navrženo optimalizování klopení. Základní klopení je navržené st echovit ě 2,5%. Klopení bylo navrženo dle SN 73 6101. Vzhledem k stávajícímu napojení na úrov ůvé k ížení s místními komunikacemi a sjezdy k nemovitostem musí být klopení zachováno v co nejv ěší mí ě. Maximální p í ný sklon v úseku navržen na 6,0%.

ODVODN ĚNÍ

Stávající režim odvedení povrchových vod z stává zachován. Sou ástí opravy komunikace bude pro íšt ění stávajících p íkop do hloubky min. 0,20 m pod úrove zemní plán .

Sou ástí rekonstrukce intravilánové ásti je 10 propustk .

1. propustek pod místní komunikací v km 2,647 vpravo DN 600 - pot eba pro íšt ění
2. propustek pod parkovišt ěm v km 2,655 vlevo DN 300 - pot eba pro íšt ění (neznám ě vyušt ění)
3. propustek pod místní komunikací v km 2,703 vpravo DN 500 - pot eba pro íšt ění (neznám ě vyušt ění)
4. propustek pod místní komunikací v km 3,393 vlevo DN 600 - pot eba pro íšt ění (zaúst ění do horské vpusti)
5. propustek pod sjezdem v km 3,343 vlevo DN 500 - pot eba pro íšt ění
6. propustek pod místní komunikací v km 3,480 vlevo DN 600 - pot eba pro íšt ění (nenalezen vtok – zasypaný)
7. propustek pod místní komunikací a sjezdy v km 3,478-3,532 vlevo DN 500 - pot eba pro íšt ění, délka propustku 55m
8. propustek pod sjezdy v km 3,565-3,582 vlevo DN 500 - pot eba pro íšt ění, délka propustku 17m
9. propustek pod sjezdem v km 3,605 vlevo DN 400 - pot eba pro íšt ění
10. propustek pod sjezdem v km 3,665 vlevo DN 500 - pot eba pro íšt ění

U všech propustk je pot eba pro íšt ění potrubí a spár, pro íšt ění a úprava vtoku a výtoku z propustku vzhledem zanešení a výskytu náletových d ěvin. Pot eba zaspárování mezer a trhlin propustku.

V intravilánu obce se nachází 26 uli ních vpustí a jedna horská vpust, které bude pot ebn ě pro ístit a rektifikovat jejich výšku na nový stav asfaltové obrusné vrstvy. P ět silni ních vpustí je nevyhovujícím stavu a budou vym ěn ěny za nové. Takt ěž je pot eby pro ístit p ípojky a kanalizaci, do které jsou zaúst ěny silni ní vpusti.

KONSTRUKCE VOZOVKY

Konstrukce vozovky je netuhá s obrusnou vrstvou z asfaltového betonu obrusného ACO 11+ modifikovan ěho PMB 45/80-65.

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy modifikovaný	ACO 11+ PmB 45/80-65	min. 50 mm	SN 73 6121
---	-------------------------	------------	------------

Spojovací post ík z modifikované kationaktivní asfaltové emulze	PS CP	0,40 kg/m ²	SN 73 6129
Asfaltový beton pro ohrsné vrstvy modifikovaný vyrovnávka	ACO 11S PmB 25/55-60	pr m.30 mm	SN 73 6121
Spojovací post ík asfaltové emulze	PS C	0,50 kg/m ²	SN 73 6129
Lokální sanace	ACP 16+ 50/70	min. 50 mm	SN 73 6121
Spojovací post ík asfaltové emulze	PS C	0,50 kg/m ²	SN 73 6129

Stávající konstrukce vozovky

Celkem	min. 80 mm
--------	------------

P edpoklad zachování stávající nivelety.

V celém rozsahu stávající silnice se odfrézuje asfaltová vrstva v tlouš ce 80 mm.

STÁVAJÍCÍ SJEZDY A ÚROVN OVÉ K ÍŽOVATKY (SO 108)

Výškové dorovnání a úprava úrov ových k ížení a sjezd pat í pod stavební objekt SO 108.

Po délce trasy se nachází 60 sjezd a úrov ových k ížení s místními komunikacemi.

Stávající k ížovatky s místními a ú elovými komunikacemi budou upraveny pouze v minimálním rozsahu pro zajišt ní konstruk ní návaznosti na nový povrch.

Sjezdy v rámci intravilánovej ásti budou upraveny jenom v minimálním nutném rozsahu tj. (dorovnání asfaltovou vrstvou na navržený stav, dosypání R-materiálem).

SO 104 Rekonstrukce komunikace km 3.670 29-5.180 37

Návrh rekonstrukce úseku a stavebních úprav silnice nezahrnuje úsek v rozmezí km 3,670 29– 5,180 37 (18,300 – 19,810 provozního staní ení) v plném rozsahu. Objekt je rozd len dle vyhodnocení diagnostického pr zkumu vozovky a dle posouzení aktuálního stavebn technického stavu na ásti.

Za átek úseku objektu SO 104 rekonstrukce komunikace za íná hranicí intravilánu obce Kondrac. Úsek je dlouhý 1,510 m. Konec úseku KÚ SO 104 je v km 5,18037 (19,810 PS). Návrhová rychlost $V_n = 90$ km/h.

Náplní objektu je rekonstrukce silnice v rozsahu zpevn né ásti vozovky a v obnov odvodn ní, které je základní podmínkou dle záv ru diagnostického pr zkumu pro spln ní podmínky životnosti silnice na požadovanou dobu 20-25 let. Obnova odvodn ní spo ívá v d kladném pro íšt ní a prohloubení p íkop . Silnice se dostává do st etu s úrov ovým p ípojením vedlejších silnic. Náplní stavby není ešení stávajících úrov ových k ížovatek. Úprava spo ívá jen výškovou úpravou oproti stávající nivelety na pozemku kraje.

Rekonstrukce komunikace bude probíhat dle návrhu diagnostickým pr zkumem a to Variantou B recyklací za studena. Bude provedeno selektivní odfrézování stávajících asfaltových vrstev, a

to v tlouš ce do 60 mm. Zbývající vrstvy budou rozfrézovány a provedena recyklace za studena dle TP 208 na vrstvu RS CA do mocnosti min. 200 mm. Následn bude položena vyrovnávací vrstva. Na tuto vrstvu budou op tovn položeny asfaltové vrstvy v etn post ik v celkové tlouš ce 100 mm. Stávající niveleta se zvedne o 80mm.

SO 104 je definován v tomto stani ení: (rozd lení SO na ásti):

)	3,67029 – 3,71671	dl. 46,42m	Pravá p lka vozovky
)	3,71671 – 4,26615	dl. 549,44m	Celá vozovka
)	4,26615 – 4,45480	dl. 188,65m	Pravá p lka vozovky
)	4,45480 – 4,52350	dl. 68,70m	Celá vozovka
)	4,52350 – 4,62095	dl. 97,45m	Levá p lka vozovky
)	4,62095 – 4,94313	dl. 322,18m	Celá vozovka
)	4,94313 – 5,12032	dl. 177,19m	Levá p lka vozovky

SM ROVÉ EŠENÍ

Vzhledem k okrajovým podmínkám investora pro minimalizaci zábor , sm rové ešení kopíruje v co nejv tší mí e stávající stav.

) minimální polom r sm rového oblouku je 43,0 m.

VÝŠKOVÉ EŠENÍ

Vzhledem k dosažení pot ebných parametr stanovených objednatelem PD bylo nutné zvednout niveletu komunikace o 80mm oproti p vodnímu stavu. Výškové ešení v co nejv tší mí e kopíruje stávající stav s maximálním nadvýšením do 100 mm. Maximální podélný sklon v úseku je 9,75%. V tšina trasy je ve sklonu vyšším jako 2,00 %. Lomy sklon jsou zaobleny parabolickými zakružovacími oblouky o minimálním polom ru 1000 m a maximální polom ru 20000m.

ŠÍ KOVÉ USPO ÁDÁNÍ

Stavební objekt SO 104 byl navržen dle SN 73 6101 za podmínek uvedených v bode 5.5 rekonstrukce silnic s návrhovou rychlostí návrhovou rychlostí 90 km/h. Kategorijní ší ky m nící se závislosti na stávajícím uspo ádání komunikace. Rekonstrukce v celé délce zachovává p vodní ší kové uspo ádání. Ší ka zpevn ní se pohybuje v rozmezí 5,50-6,65m.

Stávajícími nezpevn né krajnice budou nahrazeny ve stejné ší ce 0,50 m.

Jízdní pruh + vodící proužek 0,125m	2x	2,75m
Nezpevn ná krajnice	2x	0,50 m

ROZŠÍ ENÍ

Rozší ení silnice není v tomto úseku možné z dvodu majetkoprávních vztah .

KLOPENÍ

V rámci rekonstrukce úseku bylo navrženo optimalizování klopení. Základní klopení je navržené st echovitě 2,5%. Klopení bylo navrženo dle SN 73 6101. Vzhledem k malým

polom r m oblouk a stávajícímu stavu komunikace je maximální p í ný sklon v úseku navržen na 8,0%. Z v tší ásti klopení kopíruje stávající klopení vozovky.

ODVODN NÍ

Stávající režim odvedení povrchových vod z stává zachován. Sou ástí rekonstrukce komunikace bude pro íšt ní stávajících p íkop do hloubky min. 0,20 m pod úrove vrstvy recyklace.

Sou ástí rekonstrukce je propustek nacházející se pod sjezdem na lesní cestu.

1. propustek pod lesní cestou v km 4,59851 vlevo – propustek zanesen pot eba vy íšt ní délky 11,5m

KONSTRUKCE VOZOVKY

Konstrukce vozovky je netuhá s obrušnou vrstvou z asfaltového betonu obrušného ACO 11+ modifikovaného PMB 45/80-65.

Asfaltový beton pro obrušné vrstvy modifikovaný	ACO 11+ PmB 45/80-65	40 mm	SN 73 6121
Spojovací post ík z modifikované kationaktivní asfaltové emulze	PS CP	0,40 kg/m ²	SN 73 6129
Asfaltový beton pro ložní vrstvy modifikovaný	ACL 16S PmB 25/55-60	60 mm	SN 73 6121
Spojovací post ík z modifikované kationaktivní asfaltové emulze	PS CP	0,50 kg/m ²	SN 73 6129

Vystužení poruch a okraj skelnou m íží

Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACO 11(S) 50/70	min. 30 mm	SN 73 6121
Spojovací post ík z modifikované kationaktivní asfaltové emulze	PS C	0,60 kg/m ²	SN 73 6129
Recyklace za studena	RS CA	min. 200mm	TP 208
Celkem		min. 330 mm	

P edpoklad zvýšení nivelety o + 80mm.

V celém rozsahu stávající silnice se odfrézuje asfaltová vrstva v tlouš ce 60 mm.

STÁVAJÍCÍ SJEZDY A ÚROVN OVÉ K ÍŽOVATKY (SO 108)

Výškové dorovnání a úprava úrov ových k ížení a sjezd pat í pod stavební objekt SO 108.

Po délce trasy se nacházejí celkem 5 sjezd na zem d lské pozemky a lesní cesty a polní cesty.

Sjezdy budou vy íšt ny od náletových d evin a travin. Vrchní vrstva konstrukce cca 0,15 m bude sejmuta a nahrazená novou vrstvou zhutn ného betonového recyklátu tlouš ky 0,15 m. (dle TP 208, TP 210).

Stani ení	Popis	Ší ka (m)
km 4,07890 vpravo	Hospodá ský sjezd	7,54
km 4,23984 vlevo	Hospodá ský sjezd	3,89
km 4,36555 vpravo	Lesní cesta	11,74
km 4,59851 vlevo	Lesní cesta	15,68
km 5,18225 vlevo	Lesní cesta	17,55

SO 105 Rekonstrukce komunikace km 5.180 37-5.596 57

Objekt eší návrh rekonstrukce úseku a stavebních úprav silnice v km 5,180 37 – 5,596 57 (19,810 – 20,226 provozního stani ení) v plném rozsahu.

Návrhová rychlost $V_n = 90$ km/h.

Náplní objektu je rekonstrukce silnice v rozsahu zpevn né ásti vozovky a v obnov odvodn ní, které je základní podmínkou dle záv ru diagnostického pr zkumu pro spln ní podmínky životnosti silnice na požadovanou dobu 20-25 let. Obnova odvodn ní spo ívá v d kladném pro íšt ní a prohloubení p íkop . Silnice se dostává do st etu s úrov ovým p ípojením vedlejších silnic. Náplní stavby není ešení stávajících úrov ových k ížovatek. Úprava spo ívá jen výškovou úpravou oproti stávající nivelety na pozemku kraje.

Rekonstrukce komunikace bude probíhat dle návrhu diagnostickým pr zkumem a to Variantou B recyklací za studena. Bude provedeno selektivní odfrézování stávajících asfaltových vrstev, a to v tlouš ce do 60 mm. Zbývající vrstvy budou rozfrézovány a provedena recyklace za studena dle TP 208 na vrstvu RS CA do mocnosti min. 200 mm. Následn bude položena vyrovnávací vrstva. Na tuto vrstvu budou op tovn položeny asfaltové vrstvy v etn post ík v celkové tlouš ce 100 mm. Stávající niveleta se zvedne o 80mm.

SM ROVÉ EŠENÍ

Vzhledem k okrajovým podmínkám investora pro minimalizaci zábor , sm rové ešení kopíruje v co nejv tší mí e stávající stav.

) minimální polom r sm rového oblouku je 248,0 m.

VÝŠKOVÉ EŠENÍ

Vzhledem k dosažení pot ebných parametr stanovených objednatelem PD bylo nutné zvednout niveletu komunikace o 80mm oproti p vodnímu stavu. Výškové ešení v co nejv tší mí e kopíruje stávající stav s maximálním nadvýšením do 100 mm. Maximální podélný sklon v úseku je 7,41%. V tšina trasy je ve sklonu vyšším jako 2,00 %. Lomy sklon jsou zaobleny parabolickými zakružovacími oblouky o minimálním polom ru 700 m a maximální polom ru 3300m.

ŠÍ KOVÉ USPO ÁDÁNÍ

Stavební objekt SO 105 byl navržen dle SN 73 6101 za podmínek uvedených v bode 5.5 rekonstrukce silnic s návrhovou rychlostí návrhovou rychlostí 90 km/h. Kategorijní ší ky m nící se závislosti na stávajícím uspo ádání komunikace. Rekonstrukce v celé délce zachovává p vodní ší kové uspo ádání. Ší ka zpevn ní se pohybuje v rozmezí 5,50-5,80m.

Stávajícími nezpevn né krajnice budou nahrazeny ve stejné ší ce 0,50 m.

Jízdní pruh + vodící proužek 0,125m	2x	2,75m
Nezpevn ná krajnice	2x	0,50 m

ROZŠÍ ENÍ

Rozší ení silnice není v tomto úseku možné z dvodu majetkoprávních vztah .

KLOPENÍ

V rámci rekonstrukce úseku bylo navrženo optimalizování klopení. Základní klopení je navržené st echovité 2,5%. Klopení bylo navrženo dle SN 73 6101. Vzhledem k malým polom r m oblouk a stávajícímu stavu komunikace je maximální p í ný sklon v úseku navržen na 6,0%. Z v tší ásti klopení kopíruje stávající klopení vozovky.

ODVODN Í

Stávající režim odvedení povrchových vod z stává zachován. Sou ástí opravy komunikace bude pro íšt ní stávajících p íkop do hloubky min. 0,20 m pod úrove vrstvy recyklace.

V daném úseku se žádný propustek nenachází.

VYBAVENÍ PK

V km 5,178 – 5,350 po levé stran je navržena vým na ocelového svodidla v délce 172m.

KONSTRUKCE VOZOVKY

Konstrukce vozovky je netuhá s obrušnou vrstvou z asfaltového betonu obrušného ACO 11+ modifikovaného PMB 45/80-65.

Asfaltový beton pro obrušné vrstvy modifikovaný	ACO 11+ PmB 45/80-65	40 mm	SN 73 6121
Spojovací post ík z modifikované kationaktivní asfaltové emulze	PS CP	0,40 kg/m ²	SN 73 6129
Asfaltový beton pro ložní vrstvy modifikovaný	ACL 16S PmB 25/55-60	60 mm	SN 73 6121
Spojovací post ík z modifikované kationaktivní asfaltové emulze	PS CP	0,50 kg/m ²	SN 73 6129

Vystužení poruch a okraj skelnou m íží

Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACO 11(S) 50/70	min. 30 mm	SN 73 6121
Spojovací post ík z modifikované kationaktivní asfaltové emulze	PS C	0,60 kg/m ²	SN 73 6129
Recyklace za studena	RS CA	min. 200mm	TP 208
Celkem		min. 330 mm	

P edpoklad zvýšení nivelety o + 80mm.

V celém rozsahu stávající silnice se odfrézuje asfaltová vrstva v tlouš ce 60 mm.

STÁVAJÍCÍ SJEZDY A ÚROVN OVÉ K IŽOVATKY (SO 108)

Výškové dorovnání a úprava úrov ových k ížení a sjezd pat í pod stavební objekt SO 108.

Po délce trasy se nacházejí celkem 5 sjezd na zem d íské pozemky, lesní a polní cesty.

Sjezdy budou vy íšt ny od náletových d evin a travin. Vrchní vrstva konstrukce cca 0,15 m bude sejmuta a nahrazená novou vrstvou zhutn ného betonového recyklátu tlouš ky 0,15 m. (dle TP 208, TP 210). Zpevn né polní cesty budou upraveny v nezbytn nutné mí e k napojení na stávající stav.

Stani ení	Popis	Ší ka (m)
km 5,18225 vpravo	Lesní cesta	15,00
km 5,35203 vpravo	Polní cesta	9,72
km 5,35554 vlevo	Polní cesta	8,39
km 5,53754 vlevo	Polní cesta	8,59
km 5,56000 vpravo	Polní cesta - zpevn ná	36,0

SO 106 Rekonstrukce komunikace km 5.596 57-6.147 00

Návrh rekonstrukce úseku a stavebních úprav silnice nezahrnuje úsek v rozmezí km 5.596 57-6.147 00 (cca km 20,226 – 20,800 provozního stani ení) v plném rozsahu. Objekt je rozd len dle vyhodnocení diagnostického pr zkumu vozovky a dle posouzení aktuálního stavebn technického stavu na ásti. Návrhová rychlost $V_n = 90$ km/h.

Za átek úseku je v km 5,596 57 a konec je definován p í nou spárou u m sta Vlašim v km 6,147 00. Úsek je dlouhý 550,43 m.

Náplní objektu je rekonstrukce silnice v rozsahu zpevn né ásti vozovky a v obnov odvodn ní, které je základní podmínkou dle záv ru diagnostického pr zkumu pro spln ní podmínky životnosti silnice na požadovanou dobu 20-25 let. Obnova odvodn ní spo ívá v d kladném pro íšt ní a prohloubení p íkop . Silnice se dostává do st etu s úrov ovým p ípojením vedlejších silnic. Náplní stavby není ešení stávajících úrov ových k ížovatek. Úprava spo ívá jen výškovou úpravou oproti stávající nivelety na pozemku kraje.

Rekonstrukce komunikace bude probíhat dle návrhu diagnostickým pr zkumem a to Variantou B recyklací za studena. Bude provedeno selektivní odfrézování stávajících asfaltových vrstev, a to v tlouš ce do 60 mm. Zbývající vrstvy budou rozfrézovány a provedena recyklace za studena dle TP 208 na vrstvu RS CA do mocnosti min. 200 mm. Následn bude položena vyrovnávací vrstva. Na tuto vrstvu budou op tovn položeny asfaltové vrstvy v etn post ik v celkové tlouš ce 100 mm. Stávající niveleta se zvedne o 80mm.

SO 106 je definován v tomto stani ení (rozd lení SO na ásti):

)	5,59657 – 5,75602	dl. 159,45m	Celá vozovka
)	5,75602 – 5,79997	dl. 43,95m	Pravá p lka vozovky
)	5,79997– 6,14700	dl. 347,03m	Celá vozovka

SM ROVÉ EŠENÍ

Vzhledem k okrajovým podmínkám investora pro minimalizaci zábor , sm rové ešení kopíruje v co nejv tší mí e stávající stav.

) minimální polom r sm rového oblouku je 130,0 m.

VÝŠKOVÉ EŠENÍ

Vzhledem k dosažení pot ebných parametr stanovených objednatelem PD bylo nutné zvednout niveletu komunikace o 80mm oproti p vodnímu stavu. Výškové ešení v co nejv tší mí e kopíruje stávající stav s maximálním nadvýšením do 100 mm. Maximální podélný sklon v úseku je 3,94% v napojení na stávající stav v intravilánu m sta Vlašim. V tšina trasy je ve sklonu menším jako 2,00 %. Lomy sklon jsou zaobleny parabolickými zakružovacími oblouky o minimálním polom ru 500 m a maximální polom ru 9000m.

ŠÍ KOVÉ USPO ÁDÁNÍ

Stavební objekt SO 106 byl navržen dle SN 73 6101 za podmínek uvedených v bode 5.5 rekonstrukce silnic s návrhovou rychlostí návrhovou rychlostí 90 km/h. Kategorijní ší ky m nící se závislosti na stávajícím uspo ádání komunikace. Rekonstrukce v celé délce zachovává p vodní ší kové uspo ádání. Ší ka zpevn ní se pohybuje v rozmezí 5,40-5,82m.

Stávajícími nezpevn né krajnice budou nahrazeny ve stejné ší ce 0,50 m.

Jízdní pruh, vodící proužek 0,125m	2x	2,75m
Nezpevn ná krajnice	2x	0,50 m

KLOPENÍ

V rámci rekonstrukce úseku bylo navrženo optimalizování klopení. Základní klopení je navržené st echovitě 2,5%. Klopení bylo navrženo dle SN 73 6101. Vzhledem k malým polom r m oblouk a stávajícímu stavu komunikace je maximální p í ný sklon v úseku navržen na 7,0%. Z v tší ásti klopení kopíruje stávající klopení vozovky.

ODVODN NÍ

Stávající režim odvedení povrchových vod z stává zachován. Sou ástí opravy komunikace bude pro íšt ní stávajících p íkop do hloubky min. 0,20 m pod úrove vrstvy recyklace.

V nejnižším míst v km 5,748 se nachází propustek DN 500, který probíhá kolmo p es silnici II/125. Propustek je pot eba pro íšt ní potrubí a spár, pro íšt ní a úprava vtoku a výtoku z propustku vzhledem zanešení a výskytu náletových d evin. Pot eba zaspárování mezer a trhlin propustku.

Druhý z propustk se nachází v km 5,999 pod hospodá ským sjezdem. Tento propustek bude vzhledem na zlý stav nahrazen novou troubou DN 400 v délce 6,5m s elem šikmo z ezaným na obou stranách.

T etí z propustk se nachází v km 6,055 pod parkovišt m není známí stav propustku. Proto je navržen nový propustek v délce 30m DN 500.

KONSTRUKCE VOZOVKY

Konstrukce vozovky je netuhá s obrušnou vrstvou z asfaltového betonu obrušného ACO 11+ modifikovaného PMB 45/80-65.

Asfaltový beton pro obrušné vrstvy modifikovaný	ACO 11+ PmB 45/80-65	40 mm	SN 73 6121
Spojovací post ík z modifikované kationaktivní asfaltové emulze	PS CP	0,40 kg/m ²	SN 73 6129
Asfaltový beton pro ložní vrstvy modifikovaný	ACL 16S PmB 25/55-60	60 mm	SN 73 6121
Spojovací post ík z modifikované kationaktivní asfaltové emulze	PS CP	0,50 kg/m ²	SN 73 6129

Vystužení poruch a okraj skelnou m íží

Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACO 11(S) 50/70	min. 30 mm	SN 73 6121
Spojovací post ík z modifikované kationaktivní asfaltové emulze	PS C	0,60 kg/m ²	SN 73 6129
Recyklace za studena	RS CA	min. 200mm	TP 208
Celkem		min. 330 mm	

P edpoklad zvýšení nivelety o + 80mm.

V celém rozsahu stávající silnice se odfrézuje asfaltová vrstva v tlouš ce 60 mm.

STÁVAJÍCÍ SJEZDY A ÚROVN OVÉ K ÍŽOVATKY (SO 108)

Výškové dorovnání a úprava úrov ových k ížení a sjezd pat í pod stavební objekt SO 108.

Po délce trasy se nacházejí celkem 5 sjezd na zem d íské pozemky, lesní a polní cesty.

Sjezdy budou vy íšt ny od náletových d evin a travin. Vrchní vrstva konstrukce cca 0,15 m bude sejmuta a nahrazená novou vrstvou zhutn ného betonového recyklátu tlouš ky 0,15 m. (dle

TP 208, TP 210). Zpevn né polní cesty budou upraveny v nezbytn nutné mí e k napojení na stávající stav.

Stani ení	Popis	Ší ka (m)
km 5,76300 vpravo	Polní cesta	13,58
km 5,99902 vpravo	Hospodá ský sjezd	6,21
km 6,05384 - km 6,08010 vpravo	Parkovišt p ed hv zdárnou	27,35

SO 107 Silnice II/125 - ást opravy, úsek 2

Stavební objekt zahrnuje údržbovou ást celého opravovaného úseku silnice II/125.

Stavební objekt zahrnuje ásti opravovaného úseku silnice II/125 v km 3,600 00 – 6,147 00.

Je definován v stani eních:

) 3,67029 – 3,71671	dl. 46,42m	Levá p lka vozovky
) 4,26615 – 4,45480	dl. 188,65m	Pravá p lka vozovky
) 4,52350 – 4,62095	dl. 97,60m	Pravá p lka vozovky
) 4,94388 – 5,18037	dl. 236,49m	Levá p lka vozovky
) 5,75602 – 5,79997	dl. 43,95m	Pravá p lka vozovky

Do objektu pat í údržba reprofilace a prohloubení p íkop a pro íšt ní propustk v stani ení km 3,600 00 – 6,147 00 po obou stranách komunikace II/125. Rozd lení stavebních objekt je vidno v situacích jednotlivých objekt a ve vzorových p í ných ezech.

Náplní objektu je rekonstrukce silnice v rozsahu zpevn né ásti vozovky a v obnov odvodn ní, které je základní podmínkou dle záv ru diagnostického pr zkumu pro spln ní podmínky životnosti silnice na požadovanou dobu 20-25 let. Obnova odvodn ní spo ívá v d kladném pro íšt ní a prohloubení p íkop . Silnice se dostává do st etu s úrov ovým p ípojením vedlejších silnic. Náplní stavby není ešení stávajících úrov ových k ížovatek. Úprava spo ívá jen výškovou úpravou oproti stávající nivelety na pozemku kraje.

Rekonstrukce komunikace bude probíhat dle návrhu diagnostickým pr zkumem, a to Variantou B recyklací za studena. Bude provedeno selektivní odfrézování stávajících asfaltových vrstev, a to v tlouš ce do 60 mm. Zbývající vrstvy budou rozfrézovány a provedena recyklace za studena dle TP 208 na vrstvu RS CA do mocnosti min. 200 mm. Následn bude položena vyrovnávací vrstva. Na tuto vrstvu budou op tovn položeny asfaltové vrstvy v etn post ík v celkové tlouš ce 100 mm. Stávající niveleta se zvedne o 80mm.

SM ROVÉ EŠENÍ

Sm rové ešení z stává zachováno viz. objekty SO 103, SO 104, SO 105 a SO106, kterých je stavební objekt SO 107 sou ástí.

VÝŠKOVÉ EŠENÍ

Vzhledem k dosažení pot ebných parametr stanovených objednatelem PD bylo nutné zvednout niveletu komunikace o 80mm oproti p vodnímu stavu. Výškové ešení v co nejv tší mí e kopíruje stávající stav s maximálním nadvýšením do 100 mm.

ŠÍ KOVÉ USPO ÁDÁNÍ

V celém úseku je zachováno stávající zpevn ní.

ROZŠÍ ENÍ

Rozší ení není sou ástí opravy.

KLOPENÍ

V rámci rekonstrukce úseku bylo navrženo optimalizování klopení. Základní klopení je navržené jednostranné 2,5%. Klopení bylo navrženo dle SN 73 6101. Maximální p í ný sklon v úseku je 2,5%. Z v tší ásti klopení kopíruje stávající klopení vozovky.

ODVODN NÍ

Komunikace je odvodn na podélným a p í ným spádem do stávajících silni ních p íkop , které budou prohloubeny a vy íšt ny.

KONSTRUKCE VOZOVKY

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy modifikovaný	ACO 11+ PmB 45/80-65	40 mm	SN 73 6121
Spojovací post ík z modifikované kationaktivní asfaltové emulze	PS CP	0,40 kg/m ²	SN 73 6129
Asfaltový beton pro ložní vrstvy modifikovaný	ACL 16S PmB 25/55-60	60 mm	SN 73 6121
Spojovací post ík z modifikované kationaktivní asfaltové emulze	PS CP	0,50 kg/m ²	SN 73 6129

Vystužení poruch a okraj skelnou m íží

Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACO 11(S) 50/70	min. 30 mm	SN 73 6121
Spojovací post ík z modifikované kationaktivní asfaltové emulze	PS C	0,60 kg/m ²	SN 73 6129
Recyklace za studena	RS CA	min. 200mm	TP 208

Celkem	min. 330 mm
--------	-------------

P edpoklad zvýšení nivelety o + 80mm.

STÁVAJÍCÍ SJEZDY A ÚROVN OVÉ K IŽOVATKY (SO 108)

Výškové dorovnání a úprava úrovn ových k ížení a sjezd pat í pod stavební objekt SO 108.

Po délce trasy se nacházejí sjezdy na země d lské pozemky a lesní polní cesty.

Stávající k ižovatky s místními a ú elovými komunikacemi budou upraveny pouze v minimálním rozsahu pro zajišt ní konstruk ní návaznosti na nový povrch.

Sjezdy budou vy íšt ny od náletových d evin a travin. Vrchní vrstva konstrukce cca 0,15 m bude sejmuta a nahrazená novou vrstvou zhuťn ného betonového recyklátu tlouš ky 0,15 m. (dle TP 208, TP 210).

SO 180- Dopravn í inženýrská opat ení

Tento objekt je také ešen v ásti dokumentace *C.4 Zásady organizace výstavby*.

P edm tem tohoto SO je návrh doporu ených dopravn í inženýrských opat ení (DIO) a užití p echodného dopravního zna ení pro zajišt ní realizace stavebních prací. Hlavním cílem je zajistit maximální bezpečnost a plynulost provozu v míst provád né stavby.

P ed zapo etím stavebních prací je nutné p ekontrolovat, zda aktuální podoba stávajícího dopravního zna ení v ešeném území odpovídá stavu zakreslenému v projektové dokumentaci. V p ípad , že budou shledány odlišnosti oproti dokumentaci, je třeba projednat p ípadnou úpravu navrhovaného zna ení.

P ed podáním žádosti o stanovení p echodné úpravy silni ního provozu je nutno DIO op tovn projednat s Policíí R.

SO 190 – Trvalé dopravní zna ení

SO 191 – Trvalé dopravní zna ení - intravilán

Sou ástí objektu je obnova vodorovného dopravního zna ení v p vodním rozsahu a to vodící áry V4b š.0,125m v celé délce úseku 6147m.

Vodorovné dopravní zna ení musí být provedeno jednotným způsobem s plynulým napojením na vodorovné dopravní zna ení navazujících staveb. Materiál musí být schválen MD k užití na pozemních komunikacích v R. Vodorovné dopravní zna ení musí spl ovat požadavky SN EN 1436.

Vodorovné dopravní zna ení bude provedeno ve dvou etapách:

V první etap se na nový koberec položí kompletní dopravní zna ení pouze jako hladké jednosložkovou barvou.

Po stabilizování vlastností povrchu vozovky (vyprchání t kavých látek), p ípadn po uplynutí zimního období se provede druhá etapa. V jejím rámci bude VDZ provedeno definitivn z dlouhoživotných materiál – z dvousložkového hladkého plastu za studena, typu II (dle TP 70, TKP 14).

Vodorovné dopravní zna ení jsou provedena tak, že ásti zna ení s materiálem na dodate ný posyp z eteln vy nívají z povrchu a tím i z vodního filmu, ímž se viditelnost v podmínkách za vlhka a za dešt podstatn zlepší, požadavek na retroreflexi. VDZ je provád no z plastických materiál (plastické hmoty nanášené za studena, termoplastické hmoty) a p edem p ípravených materiál .

Za ú elem spln ní minimálního požadavku na drsnost je nutné použít p í obnov zna ení z barev na stávající vodorovné dopravní zna ení certifikovaný systém (hmota + materiál na dodate ný posyp) zahrnující sm s balotiny a zdrs ujících p ísad.

Rozm ry vodorovných dopravních zna ek musí vyhovovat požadavk m uvedeným v TP 65, TP 169, TP 133 a VL 6.2. Osa podélných ar smí být plynule odchýlena od stanovené osy o ± 25 mm, a to nejvýše jednou na 100 m délky zna ky.

Svislé dopravní zna ení bude dopln no o zna ení navržené v ásti C.3. *Koordiná ní situace*. Stávající dopravní zna ení bude b hem stavby zkontrolováno a poškozené a nevyhovující zna ení bude nahrazeno novým.

Žádná ást stálých svislých zna ek ani jejich nosných konstrukcí nesmí zasahovat do pr jezdního nebo pr chozího prostoru. Umíst ní dopravních zna ek (v etn informativních zna ek sm rových) musí zajistit podmínky pro samostatný a bezpe ný pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace dle zvláštního p edpisu.

Reflexní materiál reflexních dopravních zna ek musí být minimální t ídy retro reflexního materiálu RA1 a koloritem t ídy CR2. Reflexní materiál reflexních dopravních zna ek na hlavní trase bude t ídy retro reflexního materiálu RA3 s koloritem t ídy CR2. Ostatní dopravní zna ení jsou navrženy retro reflexního materiálu RA2 a koloritem t ídy CR2.

Svislé dopravní zna ení bude provedeno dle *SN EN 12 899-1* z pozinkovaného plechu s dvojitým ohybem z pozinkovaného plechu s plnými rohy. Spojovací materiál bude nekorodující. Sloupky dopravních zna ek se provedou z ocelových žárov zinkovaných trubek o $d = 60$ mm s p edúpravou povrchu Be dle TPK kap. 19. Všechny sloupky SDZ budou osazeny do demontovatelných kotevních patek. Kotevní patky mají základ z prostého betonu t ídy min C20/25-XF4. rozm ry základových patek jsou 50/50/70cm (ší ka/délka/hloubka) pro jeden sloupek se standardní zna kou. V p ípad použití dvou-sloupkové konstrukce je vzájemná rozte sloupk v rozmezí 30-45 cm. Tomu je p ízp sobena i ší ka základu 90/50/70 cm.

Požadavky na záru ní dobu a životnost:

-) na svislé dopravní zna ky a dopravní za ízení je záru ní doba 5 let
-) funk ní životnost folie t ídy 1 nejmén 7 let a t ídy 2 a 3 nejmén 10 let
-) funk ní životnost svislých zna ek a dopravních za ízení v etn upev ovacích prvk nejmén 15 let
-) životnost povrchové ochrany všech ástí nejmén 10 let

Svislé dopravní zna ky, v etn jejich nosných konstrukcí, musí být certifikovány autorizovanou zkušebnou a musí být schváleny MD k užití na pozemních komunikacích v R.

2.6 Základní popis technických a technologických objekt

Charakter stavby si nevyžádá zbudování technických ani technologických objekt .

2.7 Zásady požární bezpe nostního ešení

Z hlediska požární bezpe nosti nejsou na stavbu kladeny zvláštní požadavky. Stavba i její realizace bude probíhat v souladu se *zákonem . 133/1985, o požární ochran ,* ve zn ní pozd jších p edpis .

Popis technického ešení viz. Technické zprávy jednotlivých SO. Jedná se o standardní ešení zpevn ných konstrukcí vrstev vozovky a úpravu krajnic. Z hlediska požární ochrany nep estavuje výstavba stavebních objekt žádná zvýšené riziko. Ochrana proti požáru je ešena u objekt elektro dodržením všech platných norem a p edpis . Stejn tak je nezbytn nutné dodržení všech podmínek, p edpis a dbát zvýšené opatrnosti p í stavebních pracích v ochranném pásmu plynovod .

Požární úseky

Stavba nevyžaduje rozd lení na rozd lení do požárních úsek

Požární a ekonomické riziko

Nestanovuje se

Stavební konstrukce

Požadavky na použité materiály a konstrukce obecn vyplývají z dodržení p íslušných požadovaných SN a nestanovují se tedy další podrobné požadavky na požární vlastnosti stavebních materiál .

Zhodnocení evakuace osob

Nehodnoceno

Zhodnocení technických, pop ípad technologických za ízení stavby z hlediska požadavk požární bezpe nosti

Stavba nevyžaduje žádná speciální požárn bezpe nostní opat ení nebo jiné požadavky

Odstupové vzdálenosti

Obecn uvádíme, že p ípadné odstupové vzdálenosti od jiných objekt v okolí stavby komunikace mohou zasahovat do tohoto prostoru. Podle SN 730802 L. 10.2.1 m že požárn nebezpe ný prostor zasahovat p es hranice stavebního pozemku a zasahovat do ve ejného prostranství. Požárn nebezpe ný prostor pro komunikaci se nestanovuje.

Ší kové uspo ádání komunikace II/125 v ešených lokálních úsecích:

- vozovka v ší ce zpevn ní 5,50-7,65 m, 2x ší ka jízdního pásu + vodicí proužky 2x 0.125 m. Min. volný pr jezdní prostor je 5.50 m na obousm rné 2-pruhové komunikaci ve volné trase.

Zdroje požární vody a jiného hasiva

V blízkosti stavby se nacházejí n které podzemní inženýrské sít . Ve ejná vodovodní sí je vedena v prostoru blízkých obcí Lou ovice pod Blaníkem, Kondrac a Vlašim.

V rámci ešené stavby nejsou vn jší ani vnit ní odb rní místa ešena ani vlastní stavbou nedochází k jejich ovlivn ní.

P enosné hasící p ístroje nejsou požadovány.

2.8 Úspora energie a tepelná ochrana

U p edm tné úpravy se kritéria tepeln technického hodnocení nestanovují.

2.9 Hygienické ešení stavby, požadavky na pracovní prost edí

Nakládání s odpady vznikající v míst stavby a stavebních dvor se bude ídit p íslušnými ustanoveními zákona . 185/2001 Sb., o odpadech a ustanoveními vyhlášek MŽP . 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady a . 376/2001 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpad . Dále je nutné p íhlédnout k „Plánu odpadového hospodá ství eské republiky“.

Následná fáze nakládání s uvedenými odpady bude zajišt na dodavatelským zp sobem p ímo osobami oprávn ěnými k t mto innostem dle zákona . 185/2001 Sb., o odpadech. Smlouvy s konkrétními firmami, které budou zajiš ovat využití nebo zneškodn ní uvedených druh odpad , budou uzav eny zhotovitelem stavby.

2.10 Zásady ochrany stavby p ed negativními ú inkami vn ějšího prost edí

2.10.1 Ochrana p ed pronikáním radonu z podloží

P evažující radonový index v lokalit ě je 2-st ední. (<https://mapy.geology.cz/radon/>)

2.10.2 Ochrana p ed bludnými proudy

Není ešeno.

2.10.3 Ochrana p ed technickou seizmicitou

Ve stávající trase není evidována seismicita. (<http://www.geology.cz/>)

2.10.4 Ochrana p ed hlukem

Vzhledem k charakteru stavby se nep edpokládá zhoršení vlivu na hlukovou zát ěž.

2.10.5 Protipovod ová opat ení

Stavba neleží v záplavovém území.

Geoportál VÚV TGM: (<http://www.dibavod.cz/70/prohlizecka-zaplavovych-uzemi.html>).

2.10.6 Ochrana p ed ostatními ú inkami-vlivem poddolování, výskytem metanu apod.

Stávající trasa neprochází poddolovaným územím. (<http://www.geology.cz/>).

3 P ípojení stavby na technickou infrastrukturu

3.1 Napojovací místa technické infrastruktury

3.2 P ípojovací rozm ěry, výkonové kapacity a délky

Stavba svým charakterem nevyžaduje p ípojení na technickou infrastrukturu.

4 Dopravní ešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologii

4.1 Popis dopravního ešení v etn bezbariérových opat ení pro p ístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace

Jedná se o opravu stávající ve ejn p ístupné pozemní komunikace II. t ídy. Dopravní ešení z stává stávající, nebudou m n ny místa ani parametry stávajících k ížovatek, sjezd atd. Sou ástí opravy nejsou žádné úpravy chodník , nástupních ploch pro p echody pro chodce, míst pro p echázení ani jiných prvk , které by musely být navrženy v souladu s *vyhláškou 398/2009 Sb.*, o obecných technických požadavcích zabezpe ujících bezbariérové užívání staveb.

4.2 Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Sou asná napojení budou zachována.

4.3 Doprava v klidu

V rámci stavby nejsou ešena žádná odstavná ani parkovací stání.

4.4 P ší a cyklistické stezky

Vzhledem k charakteru stavby je zachováno stávající dopravní ešení.

5 ešení vegetace a souvisejících terénních úprav

B hem stavby je nutno chránit stávající stromy v etn jejich ko enového systému p ed poškozením. Jedná se p edevším o:

Vybudování d ev ného bedn ní výšky 2–3 m kolem kmen strom v t sné blízkosti stavby
Ochrana p dy v okolí strom p ed pojížd ní t žkou mechanizací a skládkováním stavebního materiálu

Zamezit p isypání nebo odkopání kmene a ko en strom

Rekonstrukce komunikace si nevyžaduje kácení stávající zelen .

6 Popis vliv stavby na životní prostředí a jeho ochrana

6.1 Vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a p da,

Vzhledem k charakteru stavby se nep edpokládá zhoršení vlivu na životní prostředí.

6.2 Vliv na p írodu a krajinu - ochrana d evin, ochrana památných strom , ochrana rostlin a živo ich , zachování ekologických funkcí a vazeb v krajin apod.,

Dojde ke kácení náletových d evin na stávajícím silni ním pozemku ve smyslu *zákona 13/1997 Sb.* (v p íkopu, v prostoru mezi krajnicemi a p íkopem) a dále d evin, které tvo í pevnou p ekážku ve smyslu SN 73 6101. V rámci stavby nebudou káceny samostatn stojící stromy podél komunikace (alej).

Kácení strom a d evin bude provedeno mimo vegeta ní období.

6.3 Vliv na soustavu chrán ných území Natura 2000

Stavba nezasahuje do soustavy chrán ných území Natura 2000.

6.4 Zp sob zohledn ní podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu zám ru na životní prostředí, je-li podkladem

Není podkladem.

6.5 V p ípad zám r spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry zp sobu napln ní záv r o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno

Zám r nespadá do režimu zákona o integrované prevenci.

6.6 Navrhovaná ochranná a bezpe nostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních p edpis .

Nejsou navrhována žádná nová ochranná a bezpe nostní pásma.

7 Ochrana obyvatelstva

Stavba svým ú elem, ani žádným ze svých objekt , nebude moci sloužit k ochran civilního obyvatelstva.

8 Zásady organizace výstavby

Výstavba bude probíhat v etapách dle přílohy C4 *Zásady organizace výstavby*.

Obecně bude realizováno:

Předání staveníšť zhotoviteli a oznámení vlastníkům dotčených i sousedních parcel, včetně vlastník přilehlých nemovitostí a provozovatelů podnikatelských činností o zahájení stavebních prací.

Vytyčení a ověření skutečné hloubky stávajících podzemních inženýrských sítí.

Osazení do asného dopravního značení a označení staveníšť včetně objektů zařízení staveníšť.

Provedení stavby bude probíhat dle zvyklostí zhotovitele s tím, že veškeré zabudované materiály budou splňovat požadavky normy SN, zákonem R a rezortního systému jakosti Ministerstva dopravy R (Technické podmínky, Technické kvalitativní podmínky).

Po provedení stavby budou veškeré úložné plochy (mezisklady, zařízení staveníšť) upraveny do původního stavu a stavba bude předána investorovi.

Postup výstavby má probíhat v těchto etapách:

ETAPA 1

Realizace extravilánové části od začátku úseku po obec Kondrac za plné uzavírky komunikace. Objízdné trasy jsou navrženy pro těžká nákladní vozidla (tranzit) po silnicích II/127 a II/112 a pro osobní vozidla po silnicích III/1256 a III/1258.

ETAPA 2

Realizace intravilánové části obce Kondrac. Oprava v obci bude probíhat po polovinách vozovky. Dopravní provoz bude omezen částečnou uzavírkou pruhu silnice II/125 obcí. Dopravní provoz bude v rámci částečné uzavírky fungovat kyvadlově. Při provádění křižovatek napojení místních komunikací na pruhu silnice II/125 budou podetapy zhotovitelem voleny tak, aby byla zajištěna objízdná trasa pro místních komunikací pro rezidenty (realizace křižovatek přes víkend atd.).

Objízdné trasy pro těžká nákladní vozidla (tranzit) jsou navrženy po silnicích II/127 a II/112.

ETAPA 3

Realizace extravilánové části za obcí Kondrac po konec úseku za plné uzavírky komunikace. Objízdné trasy jsou navrženy pro těžká nákladní vozidla (tranzit) po silnicích II/127 a II/112 a pro osobní vozidla po silnicích III/1256 a III/1258. Obec Kondrac bude obsluhována ve směru od Loučovic pod Bláníkem po již dokončené části opravy v rámci Etapy 1.

Situace výkresy *Zásad organizace výstavby* (včetně *Dopravní inženýrských opatření*) jsou obsaženy v části C.4 *Speciální situace výkresy*.

8.1 Napojení staveníšť na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Přístup na staveníšť bude zajištěn přímo po upravované komunikaci II/125.

8.2 Přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy

Zajišt ní p ístupu na stavbu bude determinováno konkrétní fází výstavby – obecní bude p ístup zajišt ní z opravované silnice II/125 pop ípad polní cesty s ohledem na zvyklosti zhotovitele stavby.

8.3 Ochrana okolí stavenišť a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin

Na základě vyhlášky č. 269/2009 Sb., kterou se mění vyhláška č. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území, v § 24e. Zhotovitel je povinen zajistit dodržení obvodu stavby. Veškeré škody způsobené zhotovitelem stavby mimo obvod dočasného záboru hradí zhotovitel. Veškeré oplocené pozemky musí zůstat trvale oplocené v průběhu celé realizace.

Zhotovitel stavebních prací je povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu a jejichž hlukem nepřekrojují hodnoty stanovené v technickém osvědčení. Dále je zhotovitel povinen zabezpečit provoz dopravních prostředků produkujících ve výfukových plynech škodliviny v množství odpovídajícím platným vyhláškám a předpisům o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Vozidla vyjíždějící ze staveníšť musí být řádně označena, aby nedocházelo ke znečištění veřejných komunikací zejména zeminou, betonovou směsí apod. Při případném znečištění ve veřejných komunikacích musí být pravidelně a neprodleně odstranováno.

Po dobu výstavby je nutno při provádění stavebních prací a provozu zařízení staveníšť vhodným způsobem zabezpečit, aby nemohlo dojít ke znečištění podzemních vod. Zhotovitel zpracovává havarijní plán pro případný únik závadných látek do kanalizace před zahájením stavebních prací a předá jej objednateli.

Kmeny stromů nacházející se v blízkosti stavby a hrozí jejich poškození budou chráněny bedněním, a do 2 m od vzrostlých stromů nesmí být výkopové práce prováděny mechanicky, ale pouze ručně.

8.4 Maximální dočasný a trvalý zábor pro staveníšť

Plochy záboru dle přílohy *Doklady - Záborový elaborát*.

8.5 Požadavky na bezbariérové obchodní trasy

Stavba v zásadě nebude zasahovat do komunikací pro pěší v obci.

V případě, že zhotovitel bude nucen zasáhnout do chodníkových ploch, je nutné zajistit vhodnou obchodní trasu s parametry v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

8.6 Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin.

Zemní práce budou provedeny v objemu dle jednotlivých stavebních objektů. Výkopové práce budou probíhat v zeminách I. třídy žitelnosti (klasifikace SN 73 6133).

Objekt v běžném provozu negativně neovlivňuje životní prostředí a ani jinak nekoliduje s ostatními hledisky ochrany životního prostředí.

Samotná stavební úprava po jejím dokončení nebude mít nároky na zásobování elektrickou energií pro veřejné osvětlení. Obecně jsou po dobu výstavby předpokládány nároky pouze na dovoz stavebních hmot, lokální zajištění zámkové vody a vody na čištění povrchů a strojů při vjezdu na komunikace, zajištění pohonných hmot pro

stavební stroje. Sb ír a likvidace komunálního odpadu, smýcených d evin nebo sociální zázemí p í výstavb ě bude zajišt ěno mobilními bu kami a kontejnery.

S ohledem na to že se jedná o stavební úpravu stávající vozovky silnice II/125, bude hlavní ást odpad ě ze stavby p edstavovat materiál z vybouraných stávajících vozovek tj. p edevším asfaltový beton anebo nezpevn ěné vrstvy kameniva a zemin. V maximální možné mí ě bude vybouraný materiál použit po p íslušných úpravách na míst ě pro zp ítné zásypy a opravy, p ebyte n ě vyzískaný materiál bude p evezen na stanovené skládkovací plochy a p edán vlastníku komunikace (St edo eský kraj). P ebyte né odpady budou bu p ímo nakládány a odváženy, nebo budou krátkodob ě skladovány v prostoru za ízení staveníšt ě. Zhotovitel stavby zajistí, aby ze stavebního odpadu byly vyt íd ěny nebezpe ěné složky odpadu. P epravní prost edky p í p eprav ě stavebního odpadu musí být zcela uzav ěny nebo musí mít ložnou plochu zakrytou plachtou, bránící úniku tohoto odpadu. Pokud dojde v pr ěb ěhu p epravy k úniku stavebního odpadu, je p epravce povinen neprodlen ě zne íšt ění odstranit.

Nakládání s odpady bude ěšeno p vodcem odpadu v souladu se zákonem o odpadech ě. 185/2001 Sb., navazujícími provád ěcími p edpisy, v etn ě zat íd ění jednotlivých druh ě odpad ě podle Katalogu odpad ě, popis nakládání s odpady (vedení evidence, nakládání s nebezpe ěnými odpady apod.) a zp ísob jejich likvidace. P vodce odpadu je povinen odpady za azovat (§5) podle Katalogu odpad ě Vyhláška ě. 381/2001 Sb. Nelze-li odpady využít, potom zajistit zneškodn ění odpad ě. Zákon p ítom zd ěraz uje povinnost zajistit p ednostn ě využití odpad ě §9a (p edcházení vzniku opad ě, p íprava k op ítovnému využití, recyklace, jiné využití odpad ě nap íklad energetické využití p ed jejich odstran ěním (uložení na skládku, spálení).

Dále je p vodce odpadu povinen odpad ě t ídit, shromaž ovat odd ělen ě podle jednotlivých druh ě a kategorií a kontrolovat, zda odpad nemá n ě kterou z nebezpe ěných vlastností. B ěhem výstavby i po uvedení do provozu je povinen vést evidenci o množství odpadu a zp ísobu nakládání s ním. Zp ísob vedení evidence je stanoven vyhláškou MŽP ě. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady /v aktuálním zn ění 1.1.2017.

B ěhem výstavby dojde lokáln ě a omezen ě k do ásnému zhoršení životního prost edí a to jak vzr ístem hladiny hluku, tak nár ístem prašnosti. Provád ěcí firmy jsou však povinny toto zhoršení eliminovat v maximální možné mí ě následujícími opat ěeními:

Stavební práce provád ět tak v souladu s platnými normami, p edpisy a vyhláškami, aby nedocházelo k nadm ěrnému obt ěžování obyvatel zejména hlukem a emisemi. Týká se hlavn ě staveníšt ění dopravy po ve ejných komunikacích.

- dodržovat technologickou káze ě dle obecných p edpis ě a norem
- provést opat ěení ke snížení prašnosti p í výstavb ě (nap í. skráp ěním p í bouracích pracích) v etn ě opat ěení, které zajistí, že okolní vozovky ve ejných komunikacích nebudou zne íšovány auty vyjížd ějícími ze stavby, pop ípad ě jejich íšt ění jestliže je po nich veden stavební provoz.
- k zamezení odplavování splach ě z prostoru staveníšt ě p í p ívalových deštích do recipient ě, nebo okolního prost edí je nutno vybudovat ochranné zemní jímky, nebo hrázky. Tyto objekty musí být provedeny a v pr ěb ěhu stavby udržovány tak, aby tomuto nežádoucímu vlivu zamezily, nebo ho alespo ě omezily na minimum.

- po dobu údržby, p estávek a odstávek vypínat motory nákladních aut a stavebních mechanism .
- dbát na technický stav automobil a stavebních stroj .
- p í úniku ropných látek zajistit provedení zavedených havarijních opat ení.
- t ídit stavební odpad a zajistit jeho likvidaci.

Pokud budou n které d eviny ohroženy stavebními pracemi, budou ochrán ny v souladu s SN DIN 18 920 (Ochrana strom , porost a ploch pro vegetaci p í stavebních innostech): "Stromy na staveništi se musí chránit proti mechanickému poškození (nap . pohmožd ní k ry kmene, v tví a ko en , poškození koruny) vozidly, stavebními stroji a speciálními stavebními postupy, a to oplocením nejmén 1,8 m vysokým, s bo ním odstupem 1,5 m od okraje plochy. Plot má ochránit celou ko enovou zónu (plocha p dy pod korunou strom ohrani ená okapovou linií koruny)."

Omezení dopadu hlu nosti je možné vhodnou volbou p epravních tras, vhodným asovým rozvrhem nasazení mechanizace a jejím dobrým technickým stavem. Rozvoz materiál je nutno ešit pokud možno po trase dot ené komunikace. Pro dovoz stavebního materiálu se p edpokládají trasy silnice II/125.

Zvláštní pozornost je nutné v novat zp sobu p ípadné likvidace vymýcených d evin a travin pálením. P í této innosti musí být odpov dn vybráno páleníšt tak, aby ohe nejen nadm rn nezne iš oval ovzduší, ale aby též nepoškodil vedení inženýrských sítí. K pálení na staveništi musí být vydán souhlas p íslušným Hasi ským záchranným sborem. K oviny musí být odstran ny s ko eny a shrnuty na deponii, kde mohou být drceny, odváženy na skládky a páleny v p edem vymezeném prostoru za p íslušného dozoru.

Tabulka odpad – silnice II/125 Vlašim – p í ná spára u mostu 125-012

materiál	hmotnost	kategorie	zp sob nakládání s odpadem
zemina	44,25 t	17/05/2004	odvoz na skládku
asfal.vrstvy (zkoušky na p ítomnost dehtu)	3651,2 t	17/03/2001	odvoz na skládku (investora)
kamenivo	10 t	17/05/2004	odvoz na skládku
beton	47,5 t		
sm sný odpad (krajnice)	1807,1 t	20/03/2001	odvoz na skládku

V Brn , zá í 2019

Vypracovali: Ing. Jan Bajer
 Ing. Dárus Bolješik