


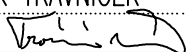



A

Ateliér České Budějovice – Čechova 726/50, 370 01 České Budějovice – Tel. 386 303 211, Fax 386 303 212, e-mail: mailbox@cb.pragoprojekt.cz			
Navrhl/vypracoval: Ing. Jiří HOVORKA podpis: 	Zodpovědný projektant: Ing. Jiří HOVORKA podpis: 	Ředitel ateliéru České Budějovice Ing. Karel BARTYZAL	Zhotovitel:  PRAGOPROJEKT, a.s., K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4
Technická kontrola: Ing. Zdeněk TRÁVNÍČEK podpis: 	Hlavní inženýr projektu: Ing. Jiří HOVORKA podpis: 		

Kraj: STŘEDOČESKÝ	Čís. zakázky: 11-229-1-000
Obec: VLAŠIM	Čís. akce: 11-229
Investor: STŘEDOČESKÝ KRAJ, Zborovská 11, 150 21 Praha 5	Datum: 09/2015
Akce: III/1257 Polánka, most ev.č. 1257-3	Formát:
	Měřítko:
Příloha: PRŮVODNÍ ZPRÁVA	Stupeň: PDPS
	Čís. přílohy: A
	Souprava:

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

OBSAH

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
2.	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	3
2.1.	Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění	3
2.2.	Předpokládaný průběh stavby	4
2.3.	Vazby na územní plán	5
2.4.	Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití	5
2.5.	Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí	6
2.6.	Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření	7
3.	PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ	7
4.	ČLENĚNÍ STAVBY	8
5.	PODMÍNKY REALIZACE STAVBY	8
5.1.	Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků	8
5.2.	Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti	9
5.3.	Zajištění přístupu na stavbu	10
5.4.	Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy	10
6.	PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)	11
6.1.	Seznam známých nebo předpokládaných právnických a fyzických osob, které převezmou jednotlivé stavební objekty a provozní soubory po jejich ukončení do vlastnictví nebo je budou spravovat	11
6.2.	Způsob užívání jednotlivých objektů stavby	11
7.	PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ	11
7.1.	Možnosti postupného předávání části stavby do užívání	11
7.2.	Zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby	12
8.	SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY	12
8.1.	Souhrnný technický popis	12
8.2.	Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí stanoví pro:	14
8.2.1.	Pozemní komunikace	14
8.2.2.	Vybavení PK:	21
8.2.3.	Objekty ostatních skupin objektů:	22
9.	VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ	23
10.	DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMO, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY	26
11.	ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ	28
11.1.	Vymezení a zdůvodnění změn současného stavu vyvolaných stavbou:	28
11.1.1.	bourací práce	28

11.1.2.	kácení mimolesní zeleně a jejich případná náhrada	28
11.1.3.	rozsah zemních prací a konečná úprava terénu	29
11.1.4.	ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch.....	29
11.1.5.	zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace	29
11.1.6.	zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa.....	29
11.1.7.	zásah do jiných pozemků	29
12.	NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY	29
13.	VLIV STAVBY A PROVOZU NA PK NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	30
13.1.	Ochrana krajiny a přírody	30
13.2.	Kontakt s prvky ÚSES a soustavy Natura 2000.....	31
13.3.	Hluk.....	31
13.4.	Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje	32
13.5.	Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě.....	32
13.6.	Nakládání s odpady.....	34
14.	OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI	34
14.1.	Průkaz, že stavba jako celek a její objekty jsou navrženy tak, aby splnila základní požadavky, kterými jsou:	34
14.1.1.	mechanická odolnost a stabilita.....	34
14.1.2.	požární bezpečnost	34
14.1.3.	ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí	36
14.1.4.	ochrana proti hluku.....	36
14.1.5.	bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na PK)	37
14.1.6.	úspora energie a ochrana tepla.....	37
15.	DALŠÍ POŽADAVKY	37
15.1.	Popis návrhu řešení stavby z hlediska dodržení.....	37
15.1.1.	užitných vlastností stavby.....	37
15.1.2.	zabezpečení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.....	37
15.1.3.	ochrany stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí.....	38

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Označení stavby: III/1257 Polánka, most ev. č. 1257-3

Objednatel stavby: Středočeský kraj
Zborovská 11
150 21 Praha 5

Projektant/zhotovitel projektové dokumentace:
PRAGOPROJEKT, a.s.
K Ryšánce 1668/16
147 54 Praha 4

IČ: 45272387

DIČ: CZ45272387

Zpracovatelský útvar: Ateliér České Budějovice
Čechova 726/50
370 01 České Budějovice

Hlavní inženýr projektu: Ing. Jiří Hovorka
Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby a městské
inženýrství, ČKAIT - 0101990

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

2.1. Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění

Prostor pro rekonstrukci silnic III/1257 a III/11212 je dán silničním pozemkem těchto komunikací, rekonstrukce silnic bude probíhat ve stávajících šířkách vozovky a bude se odehrávat výhradně ve stávajícím silničním pozemku. Silnice prochází třemi osadami (Znosim, Polánka, Nesperská Lhota), místně náležícími do správy města Vlašimi. Území mimo zastavěná území je zčásti zemědělsky obdělávané, poměrně velkou část zaujímá niva Poláneckého potoka a v okolí předmětné silnice se nacházejí také lesní pozemky.

Výstavba mostu ev.č. 1257-3 se bude odehrávat i na 2 soukromých pozemcích (oba v majetku stejného majitele) z důvodu skutečnosti, že pozemek Poláneckého potoka pod mostem je v soukromém vlastnictví. Staveniště mostu je stanoveno v nezbytně nutném rozsahu a je dáno především velikostí stavební jámy mostu.

V okolí stavby se nacházejí obytné objekty a to pouze v průjezdu výše zmíněnými osadami.

2.2. Předpokládaný průběh stavby

Předpokládaný průběh výstavby je uveden v Technické zprávě části **E.1 – Zásady organizace výstavby (ZOV)**, která je součástí této dokumentace.

Realizace stavby je členěna do tří etap a následně do fází s ohledem na umožnění přístupu k přilehlým nemovitostem a s ohledem na pohyb chodců během stavby. Přesné lhůty a termíny výstavby dále vyplynou z výběrového řízení na zhotovitele stavby a získání potřebných povolení.

Celková délka výstavby je orientačně navržena s ohledem na nutnost výše uvedené etapizace výstavby a činí 10 měsíců (optimální provádění v měsících březen – prosinec), při provádění přes zimní období je nutné počítat s možností prodloužení vlivem klimatických podmínek. Uvedená délka výstavby zahrnuje i výstavbu mostu přes Polánecký potok, přičemž u samotného mostu se předpokládá délka výstavby 3 měsíce.

Postup prací na stavbě se předpokládá následující:

Práce na výstavbě mostu:

- Rozebrání stávajícího mostu
- Zemní práce, provizorní převedení Poláneckého potoka, otevření základové spáry
- Spodní stavba, vybetonování základové desky
- Nosná konstrukce, provedení rámu
- Dokončovací práce, provedení definitivního koryta potoka pod mostem, přechodové oblasti, vybavení mostu

Práce na rekonstrukci komunikace, kompletní rekonstrukce vozovky v zastavěném území:

- Odfrézování asfaltové vrstvy (pokud to bude vzhledem k její minimální tloušťce možné, v opačném případě její rozebrání)
- Oprava stávajících propustků
- Rozebrání vrstvy penetračního makadamu
- Rozebrání nestmelené podkladní vrstvy
- Provedení výměny podloží, zhutnění podloží

- V případě možnosti jejího zaústění zřízení podélné drenáže
- Provedení konstrukce vozovky
- Dosypání nezpevněných krajnic
- Osazení směrových sloupků
- Vzhledem k nedostatečné šířce vozovky nenavrhujeme vodorovné dopravní značení

Práce na rekonstrukci komunikace, recyklace za studena v nezastavěném území:

- Recyklace současného konstrukčního souvrství na hloubku 140 mm technologií za studena na místě s přidáním kombinovaného pojiva asfalt + cement
- Oprava stávajících propustků
- Položení asfaltové ložní a ohrusné vrstvy v celkové tloušťce 90 mm
- Dosypání nezpevněných krajnic
- Případná úprava svahů (ohumusování + osetí)
- Osazení směrových sloupků

Vzhledem k nedostatečné šířce vozovky nenavrhujeme vodorovné dopravní značení

2.3. Vazby na územní plán

Pro předmětné území je zpracován územní plán města Vlašim, který byl schválen na zastupitelstvu města Vlašim dne 27.9.2010, a který nabyl účinnosti od 13.10.2010. Územní plán zahrnuje i osady ležící na silnicích III/1257 a III/11212, tedy Znosim, Polánku a Nesperskou Lhotu.

Předmětná stavba je s výše uvedeným územním plánem v souladu – jedná se o rekonstrukci stávající komunikace ve stávajících šířkách, oproti původní komunikaci tedy nedochází k žádné změně. Totéž platí i pro most přes Polánecký potok, který sice bude mít po rekonstrukci světlost o 1,0 m větší, než má současný most, což ale není s územním plánem v rozporu.

2.4. Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití

Účelem předmětné stavby je především novostavba mostu ev.č. 1257-3 přes Polánecký potok náhradou za stávající most v osadě Polánka, který je na hranici životnosti. Stávající nosná konstrukce mostu i jeho spodní stavba budou odstraněny a na jejich místě postaven most nový, který bude mít o 1,0 m větší světlost, než současný most. Nový most je umístěn v místě stávajícího mostu.

Obdobně je na hranici životnosti i stávající silnice III/1257 i část silnice III/11212, u níž je, dle provedené diagnostiky vozovky, průměrná tloušťka asfaltu pouhé cca 3 cm. Zde bude provedena rekonstrukce vozovky dvojnásobným způsobem – v nezastavěném území pomocí tzv. recyklace za studena, načež bude provedeno zesílení asfaltové vrstvy o 9 cm. V zastavěném území (v osadách Znosim, Polánka a Nesperská Lhota) bude provedena úplná rekonstrukce vozovky při zachování stávajících výšek vozovky. Jak rekonstrukce v nezastavěném, tak i zastavěném území bude provedena ve stávajících šířkách vozovky, tedy bez jejího jakéhokoliv rozšíření!

Po dokončení stavby bude jejím výsledkem zrekonstruovaný, dostatečně kapacitní most a spolu s ním komunikace s novým kvalitním povrchem, odpovídajícím potřebám této komunikace.

V zájmovém území nejsou evidovány žádné zvláštní podmínky geologické stavby (poddolovaná území, sesuvy, výhradní ložiska nerostných surovin ani území s předpokládanými výskyty ložisek tj. s prognózními zdroji).

2.5. Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí.

Jedná se o rekonstrukci stávající komunikace a nedojde tedy k přiblížení provozu dopravy k přilehlé zástavbě. Vliv na ŽP je možno rozdělit na krátkodobý a dlouhodobý. Krátkodobý vliv lze označit za negativní. Jedná se o důsledek stavebních prací (hluk, prašnost, omezení dopravy, atp.) během rekonstrukce komunikace. Dlouhodobý vliv (po dokončení stavby) lze označit za pozitivní. Nový povrch vozovky s sebou přinese snížení hlukové zátěže. Dále dojde ke zkapacitnění Poláneckého potoka v prostoru mostu. Budoucí nový most, jenž je nadimenzován na průtok stoleté vody a jeho světlost, je cca o 1m větší, než je stávající světlost před navrženou rekonstrukcí mostu. U propustku v km 2,886 bude doplněna lávka umožňující migraci zvěře.

Úsek stávající silnice III/1257 v prostoru osady Polánka (a tedy včetně mostu ev.č. 1257-3) probíhá v záplavovém území řeky Blanice, předmětná stavba může být ohrožována také povodňovými stavy protékajícího Poláneckého potoka.

Součástí PD je povodňový plán, který bude před zahájením stavby zhotovitelem aktualizován. Dále je rovněž zpracován havarijný plán stavby, kterým je určen organizační postup při vyhlášení havarijního stavu při vzniku případné havárie, včetně bezpečnostních opatření pro její rychlou likvidaci. Rovněž tento havarijný plán bude zhotovitelem stavby aktualizován.

Natura 2000

V předmětné lokalitě se nachází Evropsky významná lokalita (EVL) – Vlašimská Blanice. Kromě vlastní řeky Blanice tuto EVL tvoří také Polánecký potok, který dvakrát křížuje silnici III/1257, a na němž je navržena úplná rekonstrukce mostu ev.č. 1257-3 v osadě Polánka (km 1,884 staničení komunikace), resp. rekonstrukce

stávajícího propustku v nezbytném rozsahu za osadou Polánka ve směru na Nesperskou Lhotu (km 2,886 staničení komunikace).

ÚSES

Silnice III/1257, resp. most přes Polánecký potok zasahuje také do regionálního i lokálního biokoridoru, jednak tvořených Poláneckým potokem a dále v širokém pásu křižujících silnici III/1257 za osadou Polánka.

2.6. Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření

Rekonstrukcí komunikace dojde k většímu komfortu jízdy. Nový most nahradí most stávající, který je v nevyhovujícím stavu. Zvětšení průtočné kapacity bylo popsáno výše.

Dojde o pročištění stávajících propustků a realizaci nových čel.

3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

Územní plán města Vlašim

Mapové podklady, zaměření území

Polohopisné a výškopiské zaměření provedla společnost PRAGOPROJEKT, a.s. Praha.

Diagnostika vozovky

Diagnostiku vozovky a návrh opravy na předmětném úseku zpracovala společnost NIEVELT Labor Praha, spol. s r.o.

Průzkum inženýrských sítí

Při rekonstrukci silnice dojde k dotčení řady stávajících inženýrských sítí. Vyjádření o existenci sítí v prostoru staveniště od jejich správců jsou doloženy v příloze **G.5 – Průzkum sítí technického vybavení.**

Dopravní údaje

Podklad pro určení dopravních intenzit vychází z celostátního sčítání dopravy na dálniční a silniční síti z roku 2010, ŘSD ČR.

Geotechnický průzkum

Geotechnický průzkum zpracovala společnost ARCADIS Geotechnika, a.s.

4. ČLENĚNÍ STAVBY

V souladu s Přílohou č. 8 vyhlášky č. 146/2008 Sb. je navrženo následující členění a číslování stavebních objektů:

100 Objekty pozemních komunikací

- 101 Rekonstrukce silnice III/1257
- 101.1 Rekonstrukce silnice III/11212
- 102 Chodník v Polánce
- 103 DIO
- 104 Rekonstrukce silničních propustků
- 105 Rekonstrukce povrchu objízdných tras

200 Mostní objekty a zdi

- 201 Most přes Polánecký potok v km 1,884

400 Elektro a sdělovací objekty

- 401 Elektrická vedení (*Zajišťuje samostatně ČEZ Distribuce, a.s.*)
- 431 Veřejné osvětlení
- 461 Sdělovací vedení

5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

5.1. Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

V současné době je známo několik dalších staveb, které budou probíhat společně s rekonstrukcí silnice a mostu.

Jedná se o překládky elektrických vedení v Polánce. Tyto překládky jsou řešeny samostatně společností ČEZ Distribuce a.s.

SŽDC plánuje rekonstrukci stávajícího železničního přejezdu na trati Benešov u Prahy – Trhový Štěpánov. Tento železniční přejezd bude rekonstruován v době rekonstrukce komunikace. Investorem bude vlastník železnice. Oprava bude provedena v časové

součinnosti se související rekonstrukcí silnice III/1257 tak, aby nebylo nutné pro opravu přejezdu zřizovat samostatnou uzavírku této silnice. Předpokládaná doba rekonstrukce železničního přejezdu jsou 3 dny. Výlukou železniční dopravy zajistí investor rekonstrukce železničního přejezdu a není součástí této PD

5.2. Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Rekonstrukci mostu i silnice III/1257 bude nutné provádět za úplného vyloučení veřejného provozu. Důvodem je především nedostatečná šířka stávající silnice, která neumožňuje provádění rekonstrukce po polovinách.

Z toho důvodu bude stavba rozdělena na jednotlivé etapy pro možnost zajištění přístupu do jednotlivých osad, nacházejících se v trase předmětné komunikace (Znosim, Polánka, Nesperská Lhota). Není vyloučená úprava jednotlivých navržených etap nebo úseků zhotovitelem stavby, za souhlasu příslušného silničního správního orgánu.

Nejdříve bude nutné vymístit stávající inženýrské sítě mimo prostor staveniště nebo provést jejich stavební úpravy (chráničky apod).

Z důvodu ochrany chodců v intravilánech dotčených obcí/osad bude nutné doplnit podél staveniště zábradlí resp. oplocení. Výstavba musí probíhat po částech, aby byl co nejméně omezen přístup k nemovitostem podél komunikace. Je třeba dbát na co nejrychlejší zabudování konstrukčních vrstev komunikace, aby byl minimalizován výškový rozdíl horní vrstvy příslušné konstrukční vrstvy a okolního terénu.

Stavba bude rozdělena s ohledem na vedení dopravy na následující etapy:

1. etapa

První etapu je navržena v úseku od napojení na silnici III/1256 u Vlašimi až k mostu ev. č. 1257-3. Tato etapa může být rozdělena dle možností zhotovitele na dílčí podetapy. Lze předpokládat rozdělení na úsek před Znosimí (studená recyklace), průtah Znosimí (kompletní rekonstrukce vozovky) a úsek mezi Znosimí a Polánkou (studená recyklace).

Během této etapy bude rovněž rekonstruován stávající železniční přejezd. Jedná se o akci jiného investora.

2. etapa

Druhá etapa je navržena od konce předchozího úseku, tedy mostu ev. č. 1257-3 až po křižovatku se silnicí III/11212 v Nesperské Lhotě. Rovněž u této etapy lze očekávat další dílčí členění. Jde o úsek v Polánce (kompletní rekonstrukce vozovky) a úsek mezi Polánkou a Nesperskou Lhotou (studená recyklace).

3. etapa

Ve třetí etapě je rekonstruován úsek silnice III/11211 v Nesperské Lhotě.

Dodržení plynulosti a koordinovanosti stavby je povinen zajistit zhotovitel stavby. Nad dodržováním postupů výstavby a prováděním technologických řešení bude dohlížet technický dozor investora akce.

5.3. Zajištění přístupu na stavbu

Přístup na stavební pozemek skladové plochy je zajištěn ze stávajících silnic III/1256 a III/11212, případně též z místních komunikací od Domašína, Hradiště a Čeliva.

Stavba bude probíhat za úplné uzavírky, pro vedení veřejného provozu jsou navrženy objízdné trasy.

Po dobu stavby je nutné zajistit přístup na okolní zemědělské pozemky.

Při pohybu po staveništi, resp. uvedených příjezdových komunikacích musí vozidla stavby dbát zvýšené opatrnosti. Při přepravě sypkých materiálů musí být náklady zakryt plachtou.

Před zahájením staveništního provozu na všech komunikacích (podle stanovených a s příslušnými správci a dotčenými orgány projednaných přepravních tras) bude provedeno protokolární vyhodnocení jejich aktuálního stavu, které bude podkladem pro stanovení rozsahu úprav vozovek po skončení stavby (viz SO105).

Obdobný postup bude uplatněn i při případném využívání stávajících polních cest, které je podmíněno projednáním s jejich správci.

5.4. Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy

Hlavní objízdná trasa bude vedena z města Vlašimi po silnici II/112 ve směru na Benešov a poté po silnici III/11212. Místní osadníci budou moci využít také stávající místní komunikace ze Znosimi do Domašína, resp. z Polánky do Hradiště, avšak pouze v některých fázích výstavby. Po těchto místních komunikacích však nebude značená oficiální objízdná trasa.

Rovněž bude využívána objízdná trasa přes Čelivo, Nesperry a Veliš. Převezen na ní bude provoz nákladních vozidel jedoucích z jižního směru. Veškerý provoz na ni bude převezen ve 3. etapě.

Návrh dopravního opatření při stavbě je proveden v rámci SO 103 – DIO.

Řešenou komunikaci křížuje železniční trať Benešov u Prahy – Trhový Štěpánov (traťový úsek 1761), žkm křížení 20,317. Tento železniční přejezd bude rekonstruován v době rekonstrukce komunikace. Investorem bude vlastník železnice. Oprava bude provedena v časové součinnosti se související rekonstrukcí silnice III/1257 tak, aby nebylo nutné pro opravu přejezdu zřizovat samostatnou uzavírku této silnice. Předpokládaná doba rekonstrukce železničního přejezdu jsou 3 dny. Výlukou železniční dopravy zajistí investor rekonstrukce železničního přejezdu a není součástí této PD.

6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)

6.1. Seznam známých nebo předpokládaných právnických a fyzických osob, které převezmou jednotlivé stavební objekty a provozní soubory po jejich ukončení do vlastnictví nebo je budou spravovat

SO	Název objektu	Investor	Vlastník objektu	Správce objektu
101	Rekonstrukce silnice III/1257	Středočeský kraj	Středočeský kraj	KSÚS SČK
101.1	Rekonstrukce silnice III/11212	Středočeský kraj	Středočeský kraj	KSÚS SČK
102	Chodník v Polánce	Středočeský kraj	Město Vlašim	TS Vlašim
103	DIO	Středočeský kraj	Středočeský kraj	Zhotovitel stavby
104	Rekonstrukce silničních propustků	Středočeský kraj	Středočeský kraj	KSÚS SČK
105	Rekonstrukce povrchu objízdných tras	Středočeský kraj	Středočeský kraj	KSÚS SČK
201	Most přes Polánecký potok v km 1,884	Středočeský kraj	Středočeský kraj	KSÚS SČK
401	Elektrická vedení (<i>zajišťuje samostatně ČEZ Distribuce, a.s.</i>)	ČEZ Distribuce	ČEZ Distribuce	ČEZ Distribuce
431	Veřejné osvětlení	Středočeský kraj	Město Vlašim	TS Vlašim
461	Sdělovací vedení	Středočeský kraj	Telefónica O2	Telefónica O2

6.2. Způsob užívání jednotlivých objektů stavby

Správci, resp. vlastníci jednotlivých stavebních objektů jsou povinni je spravovat v souladu s jejich charakteristikou a dbát o to, aby jejich stav odpovídal požadavkům na jejich provoz a neohrožoval provoz ostatních objektů.

7. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

7.1. Možnosti postupného předávání části stavby do užívání

V průběhu výstavby budou do užívání ještě před dokončením celé stavby předány dílčí části některých stavebních objektů. Jde zejména o dílčí úseky komunikace a chodníků.

7.2. Zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby

Postupné uvádění částí komunikací do provozu je nezbytné z důvodu umožnění provozu po dobu výstavby. S postupným uváděním do provozu je uvažováno v organizaci výstavby.

8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

8.1. Souhrnný technický popis

Celková délka rekonstruovaného úseku je 4.349 m. V trase se nachází jeden úsek s povrchovou úpravou (obnova obrusné vrstvy):

- v km 0,000 – 0,121 úsek dl. 121 m

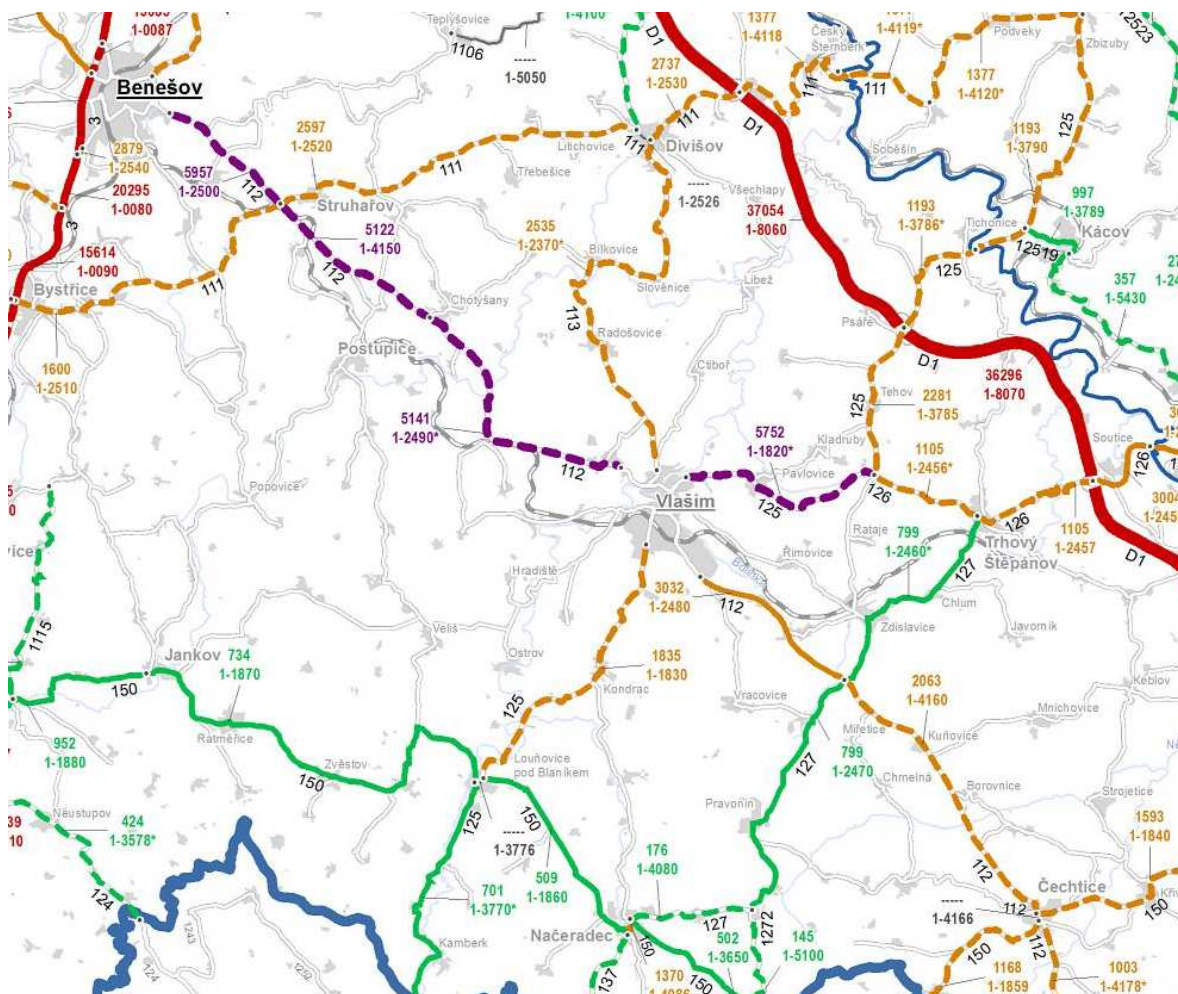
tři úseky s recyklací za studena:

- v km 0,145 – 0,829 úsek dl. 684 m
- v km 1,312 – 1,793 úsek dl. 481 m
- v km 2,335 – 4,000 úsek dl. 1.665 m

tři úseky s celkovou rekonstrukcí vozovky:

- v km 0,829 – 1,306 úsek dl. 477 m
- v km 1,793 – 2,335 úsek dl. 542 m
- v km 4,000 – 4,349 úsek dl. 349 m

Na silnici III/1257 nedochází k periodickému celostátnímu sčítání ŘSD ČR. Proto nemohli být intenzity použity z tohoto zdroje.



Směrové a výškové řešení komunikace vychází ze stávajícího stavu. K výraznějším změnám není prostor, neboť musí být respektovány stávající vjezdy a vstupy k přilehlým areálům a nemovitostem. Rovněž bylo nutné se stavebními úpravami zůstat na pozemcích investora.

Při návrhu nivelety bylo nutné respektovat stávající výškové vedení trasy. Podle uvažované úpravy se niveleta nachází cca 9 cm nad stávajícím povrchem (studená recyklace) nebo v úrovni stávající asfaltové vozovky (úplná rekonstrukce). Maximální podélný sklon je 7,99%.

Rovněž příčný sklon komunikace je plně závislý na stávajícím uspořádání. V rámci návrhu nebylo možné dodržet požadované příčné klopení ve směrových obloucích v návaznosti na návrhovou rychlost. Snaha o dodržení většího příčného klopení ve směrových obloucích by s sebou přinesla nutnost rozšíření tělesa komunikace vč. návaznosti na příkopy a svahy zemního tělesa. Toto však nebylo předmětem PD. Mimo jeden směrový oblouk v km 3,95 kde je střežovitý sklon je ve všech obloucích jednostranný dostředný sklon..

Šířkové uspořádání je shodné se stávajícím. Minimální šířka zpevnění komunikace je cca 4,0 m.

Odvodnění povrchu komunikace je zajištěno podélným a příčným sklonem komunikace. Voda je svedena do stávajících silničních příkopů. V rámci stavby jsou opravovány stávající propustky.

8.2. Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí stanoví pro:

8.2.1. Pozemní komunikace

S.O.101 Rekonstrukce silnice III/1257

Předmětem tohoto stavebního objektu je rekonstrukce stávající silnice III. třídy, jejíž konstrukce vozovky je na hranici životnosti.

Rekonstrukce bude provedena v celé délce ve stávajících šířkách vozovky, které tak zůstanou i po rekonstrukci nezměněny. V průtazích zastavěným územím, tedy osadami Znosim, Polánka a Nesperská Lhota zůstane zcela zachováno i výškové vedení, resp. úroveň stávající nivelety vozovky zejména s ohledem na stávající vjezdy do objektů. V nezastavěném území dojde k zesílení původního krytu vozovky o 90 mm.

Stávající silnice III/1257 má délku celkem 4.133 m.

Komunikace je navržena jako obousměrná dvoupruhá. Šířkové uspořádání je shodné se stávajícím. Minimální šířka zpevnění komunikace je cca 4,0 m, nejčastěji je v průměru okolo 4,60 – 4,70 m.

Příčný sklon komunikace je závislý na stávajícím uspořádání. V rámci návrhu nebylo možné dodržet požadované příčné klopení ve směrových obloucích v návaznosti na návrhovou rychlost. Snaha o dodržení většího příčného klopení ve směrových obloucích by s sebou přinesla nutnost rozšíření tělesa komunikace vč. návaznosti na příkopy a svahy zemního tělesa. Toto však nebylo předmětem PD. Základní příčný sklon komunikace je střežovitý 2,5% ve směrových obloucích je jednostranný dostředný sklon. Toto nesplňuje jeden směrový oblouk v km 3,95 kde je střežovitý sklon, se podařilo navrhnout alespoň dostředný sklon.

V trase se nachází jeden úsek s povrchovou úpravou (obnova ohrusné vrstvy):

- v km 0,000 – 0,121 úsek dl. 121 m

Předpokládá se odfrézování stávajících asf. vrstev v tl. 40mm. Na odfrézovanou plochu se provede nová asf vrstva.

Konstrukce vozovky formou výměny obrusné vrstvy:

Asfaltový beton pro obrusnou vrstvu	ACO 11+ 50/70	40 mm	ČSN EN 13108-1
Postřík spojovací z modif. asf. emulze	C50 BP5, 0,25 kg/m ²		ČSN 73 6129

Konstrukce celkem**min. 40 mm**

tři úseky s recyklací za studena:

- v km 0,145 – 0,829 úsek dl. 684 m
- v km 1,312 – 1,793 úsek dl. 481 m
- v km 2,335 – 4,000 úsek dl. 1.665 m

Při recyklaci za studena se opravuje stávající konstrukce komunikace na místě. Podle výsledků předem provedené diagnostiky stavu vozovky a laboratorních zkoušek se nejprve provede rozfrézování stávající konstrukce komunikace (v tloušťce 140 mm) půdní frézou. Tato směs se upraví autograderem do požadovaných profilů a předhutní se těžkým vibračním válcem. S ohledem na požadovanou reprofilaci bude v některých krátkých úsecích třeba odebrat nebo doplnit vzniklou směs o R-mat. Vzniklá vrstva v požadovaných šířkách a sklonech se doplní cementem a asfaltem (množství dle průkazních zkoušek) a provede se promíchání. Následně se ihned realizuje profilace autograderem a zhutnění vrstvy těžkým vibračním válcem na požadovanou míru zhutnění. Vytvoří se nová únosná konstrukční vrstva z materiálů staré konstrukce komunikace, na kterou se provedou nové asfaltové vrstvy.

Konstrukce vozovky v nezastavěném území (recyklace za studena):

Asfaltový beton pro obrusnou vrstvu	ACO 11+ 50/70	40 mm	ČSN EN 13108-1
Postřík spojovací z modif. asf. emulze	C50 BP5, 0,25 kg/m ²		ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro ložní vrstvu	ACL 16+ 50/70	50 mm	ČSN EN 13108-1
Postřík infiltrační z modif. asf. emulze	C50 BP5, 0,60 kg/m ²		ČSN 73 6129
Recyklace současného konstrukčního RS 0/32 CA (na místě) souvrství na hloubku 140 mm technologií za studena na místě s přidáním kombinovaného pojiva asfalt + cement		140 mm	TP 208

Konstrukce celkem**min. 230 mm**

Na recyklované vrstvě musí být dosažena minimální hodnota modulu přetvárnosti
 $E_{\text{def},2} = 150 \text{ MPa}$.

tři úseky s celkovou rekonstrukcí vozovky:

- v km 0,829 – 1,306 úsek dl. 477 m
- v km 1,793 – 2,335 úsek dl. 542 m
- v km 4,000 – 4,133 úsek dl. 133 m

Konstrukce vozovky v zastavěném území, celková rekonstrukce vozovky (D1-N-2-IV-P11):

Asfaltový beton pro obrusnou vrstvu	ACO 11+ 50/70	40 mm	ČSN EN 13108-1
Postřík spojovací z modif. asf. emulze	C50 BP5, 0,25 kg/m ²		ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro ložní vrstvu	ACL 16+ 50/70	60 mm	ČSN EN 13108-1
Postřík spojovací z modif. asf. emulze	C50 BP5, 0,25 kg/m ²		ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvu	ACP 16+ 50/70	50 mm	ČSN EN 13108-1
Postřík infiltrační z modif. asf. emulze	C50 BP5, 0,60 kg/m ²		ČSN 73 6129
Štěrkodrt'	ŠD _A 0/32 G _E	250 mm	ČSN 6126-1

Konstrukce celkem

min. 400 mm

Vzhledem k nevhodnému podloží stávající vozovky bude provedena výměna aktivní zóny v tl. 0,5 m za materiál vhodný do AZ. Na pláni musí být dosažena minimální hodnota modulu přetvárnosti $E_{\text{def},2} = 60 \text{ MPa}$.

Vozovka na mostě ev. č. 1257-1 bude ponechána ve stávajícím stavu.

Součástí stavby je dosypání nezpevněných krajnic.

Odvodnění povrchu komunikace je zajištěno podélným a příčným sklonem komunikace. Voda je svedena do stávajících silničních příkopů. V rámci stavby jsou opravovány stávající propustky.

Na základě požadavku zástupce SŽDC je v km 1,225 – 1,310 vpravo navrženo zpevnění stávajícího příkopu příkopovými tvárnicemi.

Svislé dopravní značení zůstane zachováno ve stávající podobě. Vodorovné značení nebude navrhováno.

Výjimkou je VDZ před železničním přejezdem. V rámci projektu bude doplněna příčná čára souvislá (V6b, 0,5) s nápisem na vozovce STOP (V15). Ve středu vozovky bude doplněna podélná čára souvislá (V1a 0,125) v dl. 30 m.

V rámci tohoto objektu dojde k doplnění směrových sloupků podél komunikace v odstupech dle ČSN 73 6101.

S.O.101.1 *Rekonstrukce silnice III/11212*

Předmětem tohoto stavebního objektu je rekonstrukce stávající silnice III. třídy v úseku od napojení na silnici III/1257 po konec silnice III/11212 v Nesperské Lhotě jejíž konstrukce vozovky je na hranici životnosti.

Rekonstrukce bude provedena v celé délce ve stávajících šířkách vozovky, které tak zůstanou i po rekonstrukci nezměněny. Jedná se o průtah osadou Nesperská Lhota, takže i zde zůstane zcela zachováno i výškové vedení, resp. úroveň stávající nivelety vozovky zejména s ohledem na stávající vjezdy do objektů.

Celková délka rekonstrukce silnice III/11212 má délku celkem 217 m.

Komunikace je navržena jako obousměrná dvoupruhá. Šířkové uspořádání je shodné se stávajícím. Minimální šířka zpevnění komunikace je cca 4,0 m, nejčastěji je v průměru okolo 4,60 – 4,70 m.

Příčný sklon komunikace je závislý na stávajícím uspořádání. V rámci návrhu nebylo možné dodržet požadované příčné klopení ve směrových obloucích v návaznosti na návrhovou rychlost. Snaha o dodržení většího příčného klopení ve směrových obloucích by s sebou přinesla nutnost rozšíření tělesa komunikace vč. návaznosti na příkopy apod. Toto však nebylo předmětem PD. Základní příčný sklon komunikace je střešovitý 2,5% ve směrových obloucích je jednostranný dostředný sklon.

V obci se předpokládá s celkovou rekonstrukcí vozovky:

Konstrukce vozovky v zastavěném území, celková rekonstrukce vozovky (D1-N-2-IV-P11):

Asfaltový beton pro obrusnou vrstvu	ACO 11+ 50/70	40 mm	ČSN EN 13108-1
Postřík spojovací z modif. asf. emulze	C50 BP5, 0,25 kg/m ²		ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro ložní vrstvu	ACL 16+ 50/70	60 mm	ČSN EN 13108-1
Postřík spojovací z modif. asf. emulze	C50 BP5, 0,25 kg/m ²		ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvu	ACP 16+ 50/70	50 mm	ČSN EN 13108-1
Postřík infiltrační z modif. asf. emulze	C50 BP5, 0,60 kg/m ²		ČSN 73 6129
Štěrkodrt'	ŠD _A 0/32 G _E	250 mm	ČSN 6126-1

Konstrukce celkem

min. 400 mm

Vzhledem k nevhodnému podloží stávající vozovky bude provedena výměna aktivní zóny v tl. 0,5 m za materiál vhodný do AZ. Na pláni musí být dosažena minimální hodnota modulu přetvárnosti $E_{\text{def},2} = 60 \text{ MPa}$.

Součástí stavby je dosypání nezpevněných krajnic.

Odvodnění povrchu komunikace je zajištěno podélným a příčným sklonem komunikace. Voda je svedena do stávajících silničních příkopů.

Svislé dopravní značení zůstane zachováno ve stávající podobě. Vodorovné značení nebude navrhováno.

S.O.102 Chodník v Polánce

V souladu se zadáním stavby bude rekonstruovaný most přes Polánecký potok vybaven jednostranným chodníkem. Chodník má šířku 2,0 m včetně předepsaného bezpečnostního odstupu 0,50 m. Chodník je navržen po levé straně ve směru staničení (tj. ve směru na Nesperskou Lhotu), tedy na straně blízké autobusové zastávky. Zřízení chodníku na druhé straně nedovolily nedostatečné prostorové i výškové možnosti – těsně za mostem se nacházejí sjezd k soukromému pozemku, rozšíření mostu, resp. komunikace na této straně by prakticky znemožnilo funkci tohoto sjezdu.

Na chodník na mostě (který je součástí objektu mostu – SO 201) navazuje krátký úsek nového chodníku v délce cca 10 m, který bude ukončen u rozjezdu na stávající účelovou komunikaci vedoucí k řece Blanici. Tento 10 m úsek je předmětem tohoto stavebního objektu (SO 102).

Celková délka chodníku je 10 m.

Šířka chodníku je 2 m. Příčný sklon je 2% směrem k vozovce. Chodník je lemován na vnější hraně sadovým obrubníkem, zvýšeným o 6 cm nad povrchem chodníku. Podél komunikace je osazen silniční obrubník s rozdílem výšek 12 cm. V místě ukončení chodníku je obrubník snižován na 2 cm.

Chodník bude realizován v následujícím konstrukčním složení:

Betonová dlažba	DL	60 mm	ČSN 73 6131
Hrubé drcené kamenivo	HDK 4/8	40 mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt'	ŠD 0/32	150 mm	ČSN 73 6126-1

Konstrukce chodníku celkem **min. 250 mm**

Na pláni musí být dosažena minimální hodnota modulu přetvárnosti $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$.

*S.O.104 Rekonstrukce silničních propustků*Propustek v km 0,604

STÁVAJÍCÍ PROPUSTEK

Stávající propustek neleží na vodoteči, ale v místě terénní deprese na kraji lesního porostu. Kdysi tudy možná vedla vodoteč směrem k řece Blanici. Zachovaná klenbová konstrukce, stěny kamenné, horní deska betonová. Vnitřní rozměry 1,40 x 1,40, délka 10,3 m.

REKONSTRUKCE PROPUSTKU

V místě propustku bude prováděna rekonstrukce vozovky pouze formou recyklace za studena a položením nového krytu vozovky, tj. stávající vozovka bude dotčena do hloubky pouze 0,14 m. Z tohoto důvodu je navrženo ponechání stávajícího propustku s tím, že budou opraveny římsy, případně pohledově i čela propustku a vtok a výtok budou odlážděny dlažbou z lomového kamene a celkově pročištěny.

Propustek v km 1,021

STÁVAJÍCÍ PROPUSTEK

Propustek leží v osadě Znosim u odbočky na Domašín. Jeho účel není dnes zcela zřejmý, kdysi zřejmě prováděl vodu tekoucí příkopem podél MK od Domašína, ten je však zcela zasypán. Není ani patrné, že by do propustku ústilo na straně od Domašína nějaké zatrubnění. Naopak na druhé straně je propustek zaústěn do stávající, pravděpodobně dešťové, kanalizace. Betonová klenbová konstrukce, vnitřní šířka cca 0,80 m, délka cca 9,50 m, propustek je značně zanesen.

REKONSTRUKCE PROPUSTKU

V místě propustku bude prováděna úplná rekonstrukce vozovky, tj. rozebrána stávající vozovka a nahrazena novou konstrukcí. Po rozebrání vozovky bude zjištěn skutečný stav propustku, jeho návaznost na okolní zatrubnění a nato rozhodnuto o rozsahu jeho rekonstrukce. Nezbytné je minimálně jeho celkové pročištění, odláždění a zřízení vtokové jímky a horské vpusti.

Propustek v km 1,093

STÁVAJÍCÍ PROPUSTEK

Propustek leží přibližně uprostřed osady Znosim, převádí zřejmě vodu ze zatrubněného příkopu. Na propustek navazuje za výtokem další zatrubnění, které není předmětem rekonstrukce. Kamenná klenbová konstrukce, vnitřní rozměry 0,90 x 1,15, délka 10,0 m.

REKONSTRUKCE PROPUSTKU

V místě propustku bude prováděna úplná rekonstrukce vozovky, tj. rozebrána stávající vozovka a nahrazena novou konstrukcí. Boční stěny propustku se jeví v poměrně dobrém stavu, římsy budou vyžadovat opravu. Po rozebrání vozovky bude zjištěn skutečný stav propustku, předpokládá se potřeba zřízení betonové roznášecí desky nad propustkem, případně rozebrání stávající klenbové konstrukce a náhrada novými rourami. Vtok i výtok propustku budou odlážděny dlažbou z lomového kamene a celkově pročištěny.

Propustek v km 1,093

STÁVAJÍCÍ PROPUSTEK

Propustek neleží na vodoteči, je umístěn v terénní depresi uprostřed menšího lesního pozemku. Kdysi tudy možná vedla vodoteč směrem k řece Blanici. Zachovaná klenbová konstrukce, stěny kamenné, horní deska betonová. Vnitřní rozměry 1,40 x 1,80, délka 11,0 m.

REKONSTRUKCE PROPUSTKU

V místě propustku bude prováděna rekonstrukce vozovky pouze formou recyklace za studena a položením nového krytu vozovky, tj. stávající vozovka bude dotčena do hloubky pouze 0,14 m. Z tohoto důvodu je navrženo ponechání stávajícího propustku s tím, že budou opraveny římsy, případně pohledově i čela propustku a vtok a výtok budou odlážděny dlažbou z lomového kamene a celkově pročištěny.

Propustek v km 2,886

STÁVAJÍCÍ PROPUSTEK

Propustek leží na Poláneckém potoce, v katastrální mapě je potok uváděn jako Nesperský. Potok je Evropsky významnou lokalitou soustavy Natura 2000, současně je součástí regionálního i lokálního biokoridoru. Dvojitý trubní propustek, železobetonové trouby DN 1200, délka 10,5 m.

REKONSTRUKCE PROPUSTKU

V místě propustku bude prováděna rekonstrukce vozovky pouze formou recyklace za studena a položením nového krytu vozovky, tj. stávající vozovka bude dotčena do hloubky pouze 0,14 m. Z tohoto důvodu je navrženo ponechání stávajícího propustku s tím, že budou opraveny římsy i čela propustku. V soupisu prací je uvažováno se dvěma náhradními rourami. Pokud se při výstavbě ukáže, že horní hrana propustku leží příliš mělko pod vozovkou, bude na propustku provedena betonová roznášecí deska. Na jedné straně propustku bude zřízena lávka z dřevěných neohoblovaných fošen š. 0,40 m pro umožnění migrace živočichů, zejména pak vyder, propustkem.

S.O.105 *Rekonstrukce povrchu objízdných tras*

Rekonstrukce silnice III/1257 i mostu ev.č. 1257-3 bude prováděna za úplné uzavírky této silnice. Pro vedení veřejné dopravy budou využívány objízdné trasy. Na těchto komunikacích může dojít vlivem zvýšené zátěže k jejich nadměrnému opotřebení. Jedná se o opotřebení vozidly stavby a rovněž vozidly vedených po objízdných trasách. V rámci SO105 budou dotčené komunikace před výstavbou opraveny.

Na základě znalosti přesného vedení objízdných tras (dle platného povolení příslušného odboru dopravy) a na základě znalosti skutečného vedení dopravy při navážení materiálů na stavbu, bude nutno prověřit a zdokumentovat stav předmětných komunikací před započítáním využívání objízdné trasy resp. před započítáním přesunu stavebních hmot. Předpokládá se vizuální prověření a zdokumentování výchozího stavu komunikací. Možno provést rovněž diagnostiku vozovky, která prokáže, zda je vybraná komunikace schopna odolat zvýšenému dopravnímu zatížení.

Prohlídka bude provedena minimálně za účasti investora stavby (Středočeský kraj), správce komunikace (KSÚS) a zhotovitele stavby.

Výsledkem bude zjištění, zda je vozovka použitelná bez stavebního zásahu, případně, zda je nutno před převedením dopravy provést nezbytné opravy vč. rozsahu těchto opatření (lokální opravy, dosypání krajnic atp.).

V rámci zdokumentování stavu komunikací je nutno věnovat zvýšenou pozornost stavu dotčených mostních objektů a propustků.

Opravu komunikací lze rozdělit do dvou skupin. U následujících komunikací budou provedeny lokální úpravy na základě výše popsaného zdokumentování.

- Silnice II/112 v dl. 5,5 km
- Silnice II/125 v dl. 0,5 km
- Silnice III/1256 v dl. 8,0 km
- Silnice III/1124 v dl. 3,5 km
- Silnice III/11211 v dl. 0,2 km
- Místní komunikace v dl. 2,1 km

Na silnici III/11212 bude provedena studená recyklace v tl. 140 mm a následně položení nové obrusné vrstvy ACO 11+ 50/70 v tl. 40 mm. Dosypána bude nezpevněná krajnice.

8.2.2. Vybavení PK:

V rámci stavby není navrhováno nové dopravní značení. Budou však doplněny směrové sloupky podél komunikace. Sloupky budou součástí SO101 a SO101.1.

8.2.3. *Objekty ostatních skupin objektů:*

S.O.103 *Dopravně inženýrská opatření (DIO)*

Při provádění stavby, bude nutné upravit provoz na dotčených komunikacích a v přilehlé oblasti s ohledem na etapizaci výstavby. Součástí stavebního objektu je i vybavení stávajících komunikací dočasným svislým dopravním značením a dopravním zařízením, které bude sloužit k usměrnění a vedení provozu během doby trvání stavby.

Výstavba celé stavby bude rozdělena do tří etap. Průběh jednotlivých etap výstavby je vyznačen ve výkresech přílohy E.2 – Situace POV.

Výstavba bude probíhat za úplného vyloučení provozu. Grafické znázornění jednotlivých fází dopravních opatření je předmětem tohoto objektu.

S.O.201 *Most přes Polánecký potok v km 1,884*

Most převádí silnici III/1257 přes Polánecký potok. V předmětné lokalitě se nachází Evropsky významná lokalita (EVL) Vlašimská Blanice. Kromě vlastní řeky Blanice tuto EVL tvoří také Polánecký potok. Dále je v trase Poláneckého potoka veden regionální i lokální biokoridor. Z uvedených důvodů je most, resp. jeho podmostí navrženo tak, aby vyhovovalo požadavkům Natura 2000, resp. migrujícím živočichům

Díky zvětšení světlé šířky mostu oproti původnímu (5,0 m místo 4,0 m) bylo možné po obou stranách mostu navrhnout bermy (suché břehy) o šířce 2x 0,90 m. Napomohlo tomu i zúžení dna koryta potoka na 1,50 m (v předmostí i za mostem má stávající koryto šířku min. 2,0 m) z důvodu zvýšení běžného stavu vody pod mostem pro umožnění pohybu mihulí. Suché břehy budou sloužit pro bezpečný průchod drobných savců či jiných živočichů bez nutnosti přecházet vozovku silnice III/1257.

Koryto bylo upraveno do miskovitého tvaru, umožňujícího vydrám jeho snazší překonání z vody na břeh. Na začátku, resp. konci úpravy potoka bude koryto včetně suchých břehů plynule napojeno na stávající stav. Suché břehy je nutno napojit tak, aby na ně byl umožněn snadný přístup živočichům ze stávajícího terénu.

Založení

Rám je uzavřený a bude založen na vrstvě zvětralých hornin R5 na polštáři ze štěrkodrtě tl. 0,5 m. Je navržena štěrkodrt' ŠD_A 0-63 dle ČSN EN 13285. Před zahájením zemních prací bude vodoteč provizorně zatrubněna pomocí flexibilní trubky a hrázek na obou stranách stavebního prostoru.

Nosná konstrukce

Nosná konstrukce je navržena monolitická rámová železobetonová o jednom poli. Světlost mostního otvoru je 5,0 m. Povrch nosné konstrukce je ve střeovitém sklonu 2,5 %. V místě pod pravou římsou je protispád 4,0 %.

9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

Diagnostika vozovky

V rámci projektové dokumentace byla provedena diagnostika vozovky v celém úseku. Celkem bylo odebráno 12 jádrových vrtů pro určení tloušťky asfaltového souvrství + části podkladní vrstvy a dále 4 geotechnické vrtané sondy pro určení skladby podloží vozovky. Účelem diagnostického průzkumu bylo dále stanovení kvalitativních parametrů asfaltových konstrukčních vrstev a návrh způsobu a technologie opravy silnice.

Výsledky jádrových vrtů ukázaly, že v celém posuzovaném úseku silnice III/1257 dosahuje tloušťka asfaltových vrstev celkem max. 32 mm, vyjma prvního vrtu v km 0,165, kde je tloušťka asfaltového souvrství celkem 81 mm, avšak tento vrt byl proveden těsně za novým (či nově zrekonstruovaným) mostem přes Blanici v místě novější vozovky, jež byla evidentně provedena v rámci stavby uvedeného mostu.

Provedení geotechnických sond ukázalo, že pod uvedeným asfaltovým krytem se nachází průměrně 150 mm penetračního makadamu a pod ním cca 190 mm štětové konstrukce případně s vrstvou šterkopísku.

Vzhledem ke skutečnosti, že prakticky celý posuzovaný úsek vykazuje téměř shodné skladby konstrukčních vrstev i poruchy, je celý úsek v diagnostice posuzován jako jeden celek. Výsledky měření únosnosti prokázaly, že konstrukce vozovky je v celém úseku nehomogenní a nedostatečná a její životnost je prakticky rovna nule. Na stávající vozovce dochází k síťovým trhlinám, výtlukům v krytu, odlamování okrajů vozovky, plošné deformaci vozovky i ztrátě makrotextury. Zpracovatel diagnostiky předpokládá, že oprava vozovky bude provedena v časovém horizontu 1-2 roky, v opačném případě může nastat další degradace konstrukce vozovky v místech se sníženou únosností a technologie navržených úprav by poté musela být aktualizována.

Zpracovatel diagnostiky navrhuje provedení opravy silnice v podobě provedení recyklace současného konstrukčního souvrství na hloubku 140 mm podle TP 208 technologií recyklace za studena na místě s přidáním kombinovaného pojiva asfalt + cement, a dále zesílení vozovky položením ložní a ohrubné asfaltové vrstvy v tloušťkách 50, resp. 40 mm, tedy celkem zesílení o 90 mm.

V úsecích v průtazích stávajícími obcemi na trase (tj. Znosim, Polánka a Nesperská Lhota) doporučuje spol. Nievelt, vzhledem k problematickému případnému zvyšování nivelety s ohledem na stávající vjezdy a odbočky, provedení celkové rekonstrukce konstrukčního souvrství včetně úpravy pláň. Pro tento případ navrhuje použití skladby konstrukce vozovky z Katalogu vozovek – dodatek TP 170 pro třídu dopravního zatížení IV, typ podloží PII, v celkové tloušťce 400 mm.

Průzkum sítí technického vybavení území

Úkolem průzkumu bylo zjistit u příslušných správců či vlastníků jednotlivých sítí průběh podzemních i nadzemních zařízení technického vybavení území v prostoru stavby. V zájmovém území se nachází určité množství inženýrských sítí, z nichž některé budou stavbou dotčeny. V tom případě jsou v dokumentaci řešeny jako vyvolané investice a je zde navržena jejich stavební úprava v podobě změny trasy či uložení do chrániček. Případné jiné úpravy či rekonstrukce sítí, které nebudou stavbou dotčeny, nejsou součástí stavby a tedy ani v dokumentaci řešeny.

Ze sítí stavbou dotčených a upravovaných v rámci stavby se jedná o tyto sítě jednotlivých správců (příslušné úpravy těchto sítí jsou předmětem samostatných elaborátů), přičemž stavební úpravy elektrických vedení společnosti ČEZ Distribuce a.s. řeší projekčně samostatně tato společnost, a to včetně případného územního a stavebního řízení:

Telefónica O2, a.s.	podzemní sdělovací kabely
Technické služby Vlašim	veřejné osvětlení
ČEZ Distribuce, a.s.	elektrické kabely i venkovní vedení NN (samostatně řeší ČEZ Distribuce, a.s.)

V širším zájmovém území se dále nacházejí následující inženýrské sítě, jež není nutno upravovat:

Telefónica O2, a.s.	nadzemní samonosné kabely
ČEZ Distribuce, a.s.	nadzemní vedení VN 22 kV
RWE Distribuční služby, s.r.o.	VTL plynovod DN 200, plynovod vede pod silnicí III/1257 v místě, kde bude provedena pouze recyklace za studena do hloubky 140 mm, k dotčení plynovodu tedy nedojde
VHS, s.r.o. Benešov	vodovod ve Znosimi, dle sdělení zástupce této společnosti je vodovod uložen v dostatečné hloubce a neměl by být navrženou stavbou dotčen

V blízkosti stavby se nacházejí také meliorované pozemky, které však nebudou stavbou nijak dotčeny.

V průběhu výstavby dojde v místech křížení s inženýrskými sítěmi k zásahu do jejich ochranného pásma. Stavební činnosti v blízkosti podzemního vedení nebo pod nadzemním vedením je nutné provádět podle obecně platných předpisů a podle podmínek jednotlivých správců uvedených na jejich vyjádřeních.

Silnice III/1257 křížuje železniční trať Benešov u Prahy – Trhový Štěpánov. Dle vyjádření SŽDC, s.o., i spol. ČD – Telematika, a.s. však podél trati nevedou žádné inženýrské sítě.

Stavebně technický průzkum

Při výstavbě nové konstrukce vozovky v průtazích osadami Znosim, Polánka a Nesperská Lhota je nutné počítat s možností ohrožení technického stavu přilehlých budov stavební činností. V současné době není znám termín zahájení výstavby a do doby zahájení výstavby by se stav mohl ještě výrazně změnit. Proto je provedený průzkum orientační, aby upozornil na potenciálně ohrožené objekty.

Těsně před zahájením stavby bude proto zhotovitelem provedena pasportizace konkrétních budov a zdokumentování jejich technického stavu před stavbou, což bude sloužit jako podklad pro případné pozdější reklamace vlastníků těchto objektů či podklad pro provedení případných oprav.

Další případné průzkumy nebyly prováděny, jelikož jejich provedení nebylo pro předmětnou projektovou dokumentaci, resp. charakter navržené stavby, nutné. Jedná se například o tyto průzkumy s následujícím odůvodněním:

Hluková studie

Jedná se rekonstrukci stávající silnice, která bude při průchodu zastavěným územím s výskytem obytných objektů provedena ve stávajících šířkách i výškách vozovky. Lze očekávat, že navrženou rekonstrukcí nejenom nedojde ke zvýšení hladiny hluku oproti současnosti, ale naopak k jejímu snížení díky podstatně kvalitnějšímu novému povrchu vozovky, resp. celé konstrukci vozovky. V krajním případě, pokud by to příslušný orgány hygienické ochrany vyžadoval, je možné provést obrusnou vrstvu vozovky z nízkohlučného (tzv. „tichého“) asfaltu, který snižuje hladiny hluku o 4-6 dB. Jeho použití by ovšem na silnici III. třídy bylo velmi nestandardní, a to především s ohledem na velmi malé intenzity dopravy na silnici III/1257. Pro tuto komunikaci sice nejsou k dispozici výsledky sčítání dopravy, avšak odborným odhadem i ze sledování přímo na místě stavby lze určit, že počet těžkých nákladních vozidel zde nepřesáhne 200 vozidel/24 hodin.

Zvýšení hladiny hluku všeobecně lze očekávat pouze při výstavbě. Při veškeré stavební činnosti musí zhotovitel respektovat maximálním způsobem ochranu životního prostředí a omezit stavební činnost s významnými zdroji hluku v blízkosti obytné zástavby na dobu od 7:00 do 21:00. Dále je nutno respektovat omezení pro hluk ze stavebních strojů dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

Rozptylová studie

Pro rozptylové poměry platí totéž, co při popisu hlukových poměrů. Znečištění ovzduší způsobuje také stavební činnost. Jedná se zejména o zemní práce, výrobu betonu, výrobu živíc, demolice objektů apod. Tuto problematiku řeší zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší ve znění pozdějších předpisů, vyhláška 415/2012 Sb., o přípustné

úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší. Pro omezení negativních vlivů provádění stavby je nutno při výstavbě dodržovat přísná pravidla. Přesunované hmoty je nutno zkrápět a to nejen na vozidlech, ale i na vlastním staveništi. Druhotnou prašnost lze snížit řádnou očistou všech vozidel před jejich výjezdem na veřejné komunikace, což ostatně ukládá i silniční zákon.

Dendrologický průzkum

Rekonstrukce silnice proběhne ve stávajících šířkách vozovky, nedojde tedy k vykácení žádné vzrostlé zeleně. Dendrologický průzkum tedy nebylo nutné zpracovávat.

10. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY

Stavba dále zasahuje do následujících ochranných pásem:

Silniční ochranná pásma dle § 30 zákona 13/1997 Sb.:

silnice II.a III.tř. a MK II.tř. 15 m od osy vozovky nebo osy přilehlého jízdního pásu

V silničních ochranných pásmech lze jen na základě povolení vydaného silničním správním úřadem a za podmínek v povolení uvedených:

- provádět stavby, které vyžadují povolení nebo ohlášení stavebnímu úřadu,
- provádět terénní úpravy, jimiž by se úroveň terénu snížila nebo zvýšila ve vztahu k niveletě vozovky.

Ochranná pásma dráhy jsou určena zákonem č. 266/1994 Sb., o drahách v § 8.

Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou:

- u dráhy celostátní a u dráhy regionální **60 m** od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti **30 m** od hranic obvodu dráhy,

Pro dráhu vedenou po pozemních komunikacích a vlečku v uzavřeném prostoru provozovny nebo v obvodu přístavu se ochranné pásmo nezřizuje.

Elektroenergetická ochranná pásma dle § 46 zákona 458/2000 Sb.:

nadzemní vedení

- u napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně
 - pro vodiče bez izolace 7 m,
 - pro vodiče s izolací základní 2 m,
 - pro závěsná kabelová vedení 1 m,

- u napětí nad 35 kV do 110 kV včetně 12 m
podzemní vedení
do 110 kV včetně 1 m po obou stranách krajního kabelu,

V ochranném pásmu je zakázáno:

- a) zřizovat bez souhlasu vlastníka těchto zařízení stavby či umisťovat konstrukce a jiná podobná zařízení, jakož i uskladňovat hořlavé a výbušné látky,
- b) provádět bez souhlasu jeho vlastníka zemní práce,
- c) provádět činnosti, které by mohly ohrozit spolehlivost a bezpečnost provozu těchto zařízení nebo ohrozit život, zdraví či majetek osob,
- d) provádět činnosti, které by znemožňovaly nebo podstatně znesnadňovaly přístup k těmto zařízením.

Ochranná pásma zařízení, které slouží pro výrobu, distribuci a uskladňování plynu

jsou podle § 68 zákona č. 458/2000 Sb.:

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

- a) 1 m na obě strany od půdorysu
- b) u ostatních plynovodů přípojek 4 m na obě strany od půdorysu
- c) u technologických objektů 4 m na všechny strany od půdorysu
- d) ve zvláštních případech, zejména v blízkosti těžebních objektů, vodních děl a rozsáhlých podzemních staveb, které mohou ovlivnit stabilitu uložení plynárenských zařízení, může ministerstvo stanovit rozsah ochranných pásem až na 200 m (viz přílohu k zákonu)

Pokud to technické a bezpečnostní podmínky umožňují a nedojde k ohrožení života, zdraví nebo bezpečnosti osob, lze stavební činnost, umísťování konstrukcí, zemní práce, zřizování skládek a uskladňování materiálu v ochranném pásmu provádět pouze s předchozím písemným souhlasem držitele licence, který odpovídá za provoz příslušného plynárenského zařízení.

Ochranná pásma komunikačních vedení dle §102 zákona č. 127/2005 Sb.:

- a) podzemní vedení 1,5 m od krajního kabelu,
- b) nadzemní vedení dle pravomocného územního rozhodnutí

V ochranném pásmu podzemního komunikačního vedení je zakázáno:

- bez souhlasu jeho vlastníka nebo rozhodnutí stavebního úřadu provádět zemní práce nebo terénní úpravy
- bez souhlasu jeho vlastníka nebo rozhodnutí stavebního úřadu zřizovat stavby či umisťovat konstrukce nebo jiná podobná zařízení

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

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

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

V ochranném pásmu vodovodního řadu nebo kanalizační stoky lze:

- a) provádět zemní práce, stavby, umísťovat konstrukce nebo jiná podobná zařízení či provádět činnosti, které omezují přístup k vodovodnímu řadu nebo kanalizační stoce nebo které by mohly ohrozit jejich technický stav nebo plynulé provozování,
- b) vysazovat trvalé porosty,
- c) provádět skládky mimo jakéhokoliv odpadu,
- d) provádět terénní úpravy,

jen s písemným souhlasem vlastníka vodovodu nebo kanalizace, popřípadě provozovatele, pokud tak vyplývá ze smlouvy uzavřené podle § 8 odst. 2.

V zájmovém území stavby se nevyskytují žádné kulturní památky, památkové rezervace ani památkové zóny.

Stavba se nedotýká ochrany vodních nádrží a vodních zdrojů.

Území stavby je územím s archeologickými nálezy. Při provádění zemních prací je nutné zajistit odborný archeologický dozor dle zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů. V případě odkrytí archeologických nálezů je nutné umožnit provedení záchranného archeologického průzkumu.

11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

11.1. Vymezení a zdůvodnění změn současného stavu vyvolaných stavbou:

11.1.1. bourací práce

V rámci stavby dojde k demolici stávajícího mostu ev. č. 1257-3, které je v rámci stavby nahrazován novým mostem. Popis mostu, materiálů, konstrukčního řešení a rozměrů je v mostním listu, který je přílohou SO201. Provedení a rozměry podzemní části konstrukce nejsou známy. Předpokládáme založení na dvou základových pásech rozměrů cca 1,5 x 0,75 x 13,5 m v hloubce cca 1,5 m pod korytem potoka. Materiál z demolice bude odvezen k recyklaci.

Z dalších demolic je nutné uvést ubourání stávajících čel propustků, které jsou nahrazeny novými.

11.1.2. kácení mimolesní zeleně a jejich případná náhrada

V rámci stavby nedojde k vykácení stromů a keřů.

11.1.3. rozsah zemních prací a konečná úprava terénu

Vzhledem k tomu, že nově rekonstruovaná komunikace bude ve stávající niveletě, bude rozsah zemních prací minimální. Spočívá především v terénních úpravách (vyrovnání) v okolí komunikace, které bude nutné po dosypání nezpevněné krajnice.

11.1.4. ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch

Dosypané svahy zemního tělesa budou ohumusovány v tl. 0,15m a osety travním semenem. Rozsah těchto prací, s ohledem na zachování nivelety komunikace, bude minimální.

11.1.5. zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace

V rámci stavby nedojde k zásahu do pozemků ZPF.

11.1.6. zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa

V rámci stavby nedojde k zásahu do pozemků určených k plnění funkce lesa.

11.1.7. zásah do jiných pozemků

Stavba se nachází z části na pozemcích jiných subjektů. V rámci projektu je zpracována příloha **G.1 – Záborový elaborát**, ve které jsou vyjmenovány všechny dotčené parcely s uvedením vlastníka.

12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

Nároky stavby během realizace na elektřinu, sdělovací zařízení a vodu budou pokryty z místních rozvodných sítí po dohodě investora, zhotovitele a jednotlivých správců.

Odvedení dešťových vod z plochy staveniště nebude speciálně řešeno a produkce technologických odpadních vod ve fázi výstavby bude minimální (při čištění mechanismů, ošetřování betonů). Dodavatel musí provést opatření k zamezení eroze půdy a zanášení stávající kanalizace, případně její kontaminace, např. úniky provozních kapalin ze stavebních mechanismů.

Stavební materiály pro stavbu budou dodány ze zdrojů vybraného budoucího zhotovitele.

Během provozu bude mít stavba nároky na odvádění odpadních dešťových vod ze zpevněných ploch. Dešťové vody budou svedeny uličními vpustěmi do kanalizace.

13. VLIV STAVBY A PROVOZU NA PK NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

13.1. *Ochrana krajiny a přírody*

Vlivy záměru jsou v zásadě dvojí:

Dlouhodobé vlivy umístění stavby a provozu na ní

Vlivy umístění stavby

- částečné vedení stávajících komunikací zastavěným územím (osady Znosim, Polánka a Nesperská Lhota)

Jedná se o stávající komunikace, jejichž směrové vedení zůstane i po rekonstrukci zcela nezměněno. Předmětem stavby není přeložka těchto komunikací, ale zlepšení technického stavu jejich vozovky.

- Možnost ohrožení povrchových vod důsledkem havárie při dopravní nehodě

Tomu, aby při provozu na pozemních komunikacích nedocházelo k dopravním nehodám, nelze zřejmě nikdy zcela zabránit. Jejich vznik je možné eliminovat důsledným dodržováním dopravních předpisů, přizpůsobováním jízdy stavu a povaze vozovky a klimatickým podmínkám a ohleduplnou jízdou. Pokud přesto dojde na silnici k dopravní nehodě, při níž hrozí možné ohrožení životního prostředí (např. únikem ropných či jiných derivátů z havarovaných vozidel), řeší likvidaci takové havárie příslušné dotčené orgány státní správy (Hasičský záchranný sbor, orgán ochrany životního prostředí, Česká inspekce životního prostředí atd.) spolu se správcem komunikace (Správa a údržba silnic).

Stavba nezasahuje do lesních porostů, nedochází zde k žádnému kácení vzrostlé zeleně, rekonstrukcí silnice nedochází k žádným záborům zemědělské ani lesní půdy. Vlastní provoz silnice nebude znamenat ohrožení životního prostředí, vyjma výše uvedené případné havárie v důsledku dopravní nehody.

Vlivy provozu

Vlivy provozu se oproti současnému stavu nezhorší, naopak po dokončení stavby bude mít nová komunikace kvalitní povrch, most přes Polánecký potok bude mít o 1,0 m větší světlost, než má současný most. Při vlastním provozu silnice jako takové po jejím dokončení nebudou vznikat žádné odpady.

Ostatní případné drobné negativní vlivy lze minimalizovat různými druhy technických či organizačních opatření a proto jsou klasifikovány jako méně významné.

Krátkodobé vlivy během výstavby komunikace

Při výstavbě silnice a mostu lze za tyto krátkodobé vlivy považovat především vliv dopravy materiálů. Tento vliv se může projevat především zvýšeným hlukem, znečištěním ovzduší, apod.. Zhotovitel je povinen provádět všechna opatření na eliminaci těchto škodlivých vlivů, tj. při veškeré stavební činnosti musí zhotovitel respektovat maximálním způsobem ochranu životního prostředí a omezit stavební činnost s významnými zdroji hluku v blízkosti obytné zástavby na dobu od 7:00 do 21:00. Dále je nutno respektovat omezení pro hluk ze stavebních strojů dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

13.2. *Kontakt s prvky ÚSES a soustavy Natura 2000*

Jak již bylo uvedeno výše v zájmovém území stavby se nachází Evropsky významná lokalita (EVL) – Vlašimská Blanice, která je lokalitou soustavy Natura 2000. Kromě vlastní řeky Blanice tuto EVL tvoří také Polánecký potok, který dvakrát křížuje silnici III/1257, a na němž je navržena úplná rekonstrukce mostu ev.č. 1257-3 v osadě Polánka (km 1,884 staničení komunikace), resp. rekonstrukce stávajícího propustku v nezbytném rozsahu za osadou Polánka ve směru na Nesperskou Lhotu (km 2,886 staničení komunikace).

Most, resp. jeho podmostí bude upraveno tak, aby umožňovalo bezpečný pohyb drobných živočichů (např. vydry říční či mihule potoční), tj. koryto potoka pod mostem bude miskovitého tvaru s oboustrannou bermou, koryto bude zpevněno kamennou rovinou na sucho. Návrh byl konzultován a odsouhlasen zástupci AOPK ČR i Správy CHKO Blaník.

Propustek v km 2,886 bude mj. opatřen boční podélnou lávkou pro umožnění migrace drobných suchozemských živočichů.

Při provádění rekonstrukce silnice, mostu i propustku musí zhotovitel učinit taková opatření, která zamezí negativnímu zásahu do předmětné lokality a ohrožení životního prostředí. Práce na rekonstrukci silnice a propustku se budou provádět výhradně na silničním pozemku, práce na rekonstrukci mostu pouze v rozsahu navržené stavební jámy.

Silnice III/1257, resp. most přes Polánecký potok zasahuje také do prvků Územního systému ekologické stability (ÚSES), konkrétně do regionálního i lokálního biokoridoru, jednak tvořených Poláneckým potokem a dále v širokém pásu křížujících silnici III/1257 za osadou Polánka.

Pro ochranu těchto prvků platí stejné podmínky, jako pro ochranu EVL uvedené výše.

13.3. *Hluk*

Je možno konstatovat, že rekonstrukcí nedojde k zhoršení hlukové situace v dané lokalitě. Naopak položením kvalitního povrchu vozovky dojde ke snížení hluku při průjezdech vozidel po této komunikaci. Vzhledem k tomu, že komunikace existovala v této podobě již před rokem 2000 je možno na ni uplatnit limity pro starou hlukovou zátěž.

V případě použití limitu pro starou hlukovou zátěž (vzhledem k tomu že se nemění směrové a výškové vedení komunikace, minimální dopravní zatížení) lze oprávněně očekávat, že nedojde k překročení limitní hodnoty platné pro starou hlukovou zátěž a denní a noční dobu. Situace se nezmění ani ve výhledu pro rok 2020 za předpokladu, že bude platná stejná legislativa. Oprávněně lze předpokládat, že přes nárůst intenzity dopravy nedojde k zhoršení hlukové situace vzhledem k tomu, že v té době dojde ke kompletní výměně vozového parku a vozidla, která budou v té době jezdit po komunikacích, budou méně hlučná.

13.4. Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje

Provoz na silnici III/1257 neovlivňuje, mimo případné havarijní stavy, vodní toky. Na odvodnění území nedochází stavbou k žádné změně.

V případě havárie jsou potenciálně ohroženými toky jsou řeka Blanice a její přítok Polánecký potok. Je třeba zdůraznit, že vozový park se neustále zlepšuje a běžné úkapy z moderních vozidel, které procházejí pravidelnými technickými kontrolami, jsou minimální. Rekonstrukcí povrchu komunikace dojde ke snížení pravděpodobnosti havárie s možným únikem provozních kapalin.

Během realizace stavby je nutné na každém křížení s vodotečí, resp. na vyústění příkopů sloužících k odvodnění staveniště vybudovat provizorní zemní nádrže pro zachycení splachů ze staveniště. Zanesení vodoteče těmito splachy negativně ovlivňuje vodní faunu a flóru. Tyto nádrže budou řešeny jako zemní prohlubně bez opevnění, s přepadem do přirozené vodoteče. Užitná velikost nádrží musí být navržena individuálně podle velikosti přilehlého staveniště. Tyto objekty budou součástí odvodnění staveniště a bude je řešit dodavatel stavebních prací. Tato podmínka bude součástí zadávacích podmínek pro výběrové řízení na zhotovitele stavby.

Během výstavby je dále nutné dodržovat podmínky pro minimalizaci rizika znečištění horninového prostředí a podzemních vod. Je třeba udržovat dokonalý stav mechanizace používané při výstavbě a používat inertních neznečištěných materiálů do násypů.

V případě úniku látek ropného původu je nutné neprodleně zahájit sanační práce a s kontaminovanou zeminou i vodou zacházet v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech a změně některých dalších zákonů. V případě možnosti je vhodné používat místo paliv a maziv ropného původu odbouratelné ekvivalentní bioprodukty. Je nutné preferovat používání moderních stavebních mechanismů se sníženou emisí znečišťujících látek do ovzduší.

13.5. Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě

Při provádění prací na staveništích je třeba dodržovat právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ustanovení technických norem (ČSN), bezpečnostních a hygienických předpisů.

Právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (vymezení pojmu je uvedeno v ustanovení § 349 odst. 1 zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce) jsou předpisy na ochranu života a zdraví, předpisy hygienické a protiepidemické, technické předpisy, technické dokumenty a technické normy, stavební předpisy, dopravní předpisy, předpisy o požární ochraně a předpisy o zacházení s hořlavinami, výbušninami, zbraněmi, radioaktivními látkami, chemickými látkami a chemickými přípravky a jinými látkami škodlivými zdraví, pokud upravují otázky týkající se ochrany života a zdraví.

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

Některé základní právní předpisy:

- Zákon 262/2006 Sb., zákoník práce.
- Zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci).
- Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.
- Nařízení vlády č. 592/2006 Sb., o podmínkách akreditace a provádění zkoušek z odborné způsobilosti.
Nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky.
- Nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí.
- Nařízení vlády č. 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a zavedení signálů.
- Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci.
- Nařízení vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí.
- Nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu.
- Nařízení vlády č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čisticích a dezinfekčních prostředků.
- Zákon č. 251/2005 Sb., o inspekci práce.

- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů.

13.6. *Nakládání s odpady*

Součástí projektové dokumentace je plán nakládání s odpady – viz. příloha G.2 - Odpady. Plán řeší způsob nakládání s odpady vzniklými při výstavbě, jejich třídění podle druhu a způsob jejich dalšího možného využití.

Při rozmístění odpadu bylo postupováno tak, aby většina hmot v kategorii odpadu „O“ byla využita pro následné použití.

Při výstavbě je nutné preferovat recyklaci a třídění odpadů, avšak za předpokladu minimalizace přímých (hluk, prach) i nepřímých (obslužná doprava) negativních vlivů spojených s touto činností. U výkopových materiálů je nutné doložit jejich nezávadnost (analytické rozborů) pro účely jejich dalšího využití.

Po dobu výstavby bude zajištěna pro pracovníky stavby nádoba na odložení odpadu podobného komunálnímu odpadu a její pravidelný odvoz bude dokladován. Při provozu na silnici III/1257 vznikne pouze malé množství odpadu (inertní posypový materiál), který správce komunikace ve stanovených intervalech likviduje.

14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

14.1. *Průkaz, že stavba jako celek a její objekty jsou navrženy tak, aby splnila základní požadavky, kterými jsou:*

14.1.1. *mechanická odolnost a stabilita*

Návrh rekonstrukce silnice III/1257 vč. mostu ev. č. 1257-3 odpovídá požadavkům na provoz a bezpečnost stavby z hlediska silničního provozu. Návrh konstrukčních vrstev komunikace byl proveden na základě diagnostiky vozovky a byl odborně posouzen.

14.1.2. *požární bezpečnost*

Řešení odstupových vzdáleností a vymezení požárně nebezpečného prostoru

Stavba silnice nevytváří požárně nebezpečný prostor. Odstupové vzdálenosti vyhovují.

Jedná se o dopravní stavbu navrženou převážně z nehořlavých materiálů. Nosné konstrukce mostní stavby jsou zcela řešeny z nehořlavých materiálů.

Součástí stavby nejsou žádné objekty vyžadující vytvoření samostatného požárního úseku. Stanovení požárního rizika ani stupně požární bezpečnosti není nutné. Mezní velikost požárních úseků není nutné hodnotit.

Materiály, které nelze hasit vodou, nejsou projektem stavby navrženy.

Všechny navržené komunikace budou dostatečně únosné pro těžkou hasičskou techniku (nosnost na nápravu min. 80 kN), na celé trase komunikace bude zajištěn průjezdný profil výšky min. 4100 mm. Všechny navržené odbočky na pozemky mimo komunikaci budou mít šířku min. 3500 mm a budou mít zajištěn průjezdný profil výšky min. 4100 mm.

Pro bezpečnost zasahujících jednotek při hašení nebo provádění záchranných prací není nutné stanovovat další zvláštní opatření. Stavba bude vybavena dopravním značením.

Řešení evakuace osob a zvířat

Evakuace zvířat a majetku není projektem navržena. Navržené řešení je pro daný účel stavby vyhovující.

Dispoziční řešení respektuje podmínky pro bezpečný únik osob a další podmínky z hlediska použitých stavebních materiálů, viz posouzení požární odolnosti stavebních konstrukcí.

Není předpokládána instalace protihlukových zábran v rozsahu vyžadujícím instalaci únikových východů v těchto zábranách.

Součástí stavby není tunel ani zakrytý zářez, které by omezovaly bezpečný únik osob při nehodě a následném požáru.

Navržení zdrojů požární vody, popřípadě jiných hasebních látek

V řešení předmětné stavby nebudou prováděny přeložky vodovodních rozvodů, neočekává se tedy rušení žádného případného podzemního hydrantu na vodovodním potrubí. V případě neočekávané přeložky vodovodu bude v místě přeložky osazen nový požární hydrant. S vytvořením nového vodovodního řádu se neuvažuje. V rámci předmětné stavby se nepředpokládá nutnost vybudování nového vodovodního řádu, na kterém by byly osazeny podzemní (nadzemní) požární hydranty.

Poznámka: V blízkosti řešené stavby se nachází řeka Blanice, v případě potřeby je možno vodu z této řeky využívat pro případné požární účely.

Vybavení stavby vyhrazenými požárně bezpečnostními zařízeními

Není navržen prostor vyžadující instalaci hasicích přístrojů.

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

Řešení přístupových komunikací a nástupních ploch pro požární techniku

Zásahové cesty ani nástupní plochy není nutné zřizovat. Podmínky pro provedení požárního zásahu jsou standardní. Lze předpokládat dopravní nehodu s následným

požárem, případně únikem nebezpečné látky. Zlepšením povrchu vozovky, instalací dostatečného počtu směrových sloupků apod. budou tato rizika snížena.

Po dobu výstavby musí být, při uzavírce části silnice nebo snížení její nosnosti v objízdné trase, operační středisko Hasičského záchranného sboru Středočeského kraje o těchto skutečnostech v dostatečném předstihu prokazatelně informováno.

Zabezpečení stavby či území stavbou požární ochrany, pokud to odůvodňují požadavky na záchranné a likvidační práce nebo ochranu obyvatelstva

Elektrickou požární signalizaci ani jiné vyhrazené požárně bezpečnostní zařízení není nutné instalovat.

Použité stavební konstrukce jsou nehořlavé. Jedná se o konstrukce vně objektu bez požadavku na požární odolnost. V případě použití hořlavých materiálů nebo hořlavých kapalin (např. lepení izolací proti vodě při výstavbě mostních staveb, použití asfaltů a hořlavých kapalin, apod.) musí být dodrženy všechny bezpečnostní požadavky vyplývající z platných předpisů a no-rem (např. zákon o požární ochraně a jeho prováděcích vyhlášek, ČSN 65 02 01, apod.) určených pro jejich skladování, manipulaci i aplikaci na staveništi.

14.1.3. ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí

Všechny práce po dobu výstavby musí být prováděny tak, aby nedošlo ke zhoršení životního prostředí během stavby pro obyvatele v bezprostředním okolí a kolem příjezdových tras (nadměrná hluchnost a prašnost). Stavební práce budou částečně probíhat v bezprostřední blízkosti obytné zástavby, proto je třeba dbát při provádění na bezpečnost obyvatel a chodců. Dodavatel musí zamezit úniku ropných látek ze stavebních mechanismů do volného terénu. Stromy a keře, které nejsou určeny ke kácení, nesmí být poškozeny. Pokud by došlo k poškození dřevin nebo kořenů, musí zhotovitel zajistit okamžité odborné ošetření.

Hutnění konstrukčních vrstev musí být prováděno s ohledem na uložení podzemních vedení a na bezprostřední blízkost zástavby. V případě nezbytnosti vibračního zhutňování musí dodavatel zajistit, aby nedošlo k nějakým škodám. Po dobu stavby nesmí být povrch vozovek příjezdových tras znečišťován. Veškeré výkopy musí být opatřeny bezpečnostním hrazením a po setmění osvětleny. Staveniště bude oploceno. Zařízení staveniště bude ihned po skončení stavby odstraněno.

14.1.4. ochrana proti hluku

Opatření pro ochranu před hlukem navržené v rámci PD je nový povrch komunikace, který umožní snížení hluku při průjezdech vozidel po této komunikaci oproti stávajícímu stavu.

14.1.5. bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na PK)

Provoz na silnici je dán silničním zákonem, zákonem o provozu na pozemních komunikacích a ostatními souvisejícími zákony. Již samotná rekonstrukce povrchu komunikace přispívá k větší bezpečnosti silničního provozu. Pro chodce bude zřízen nový úsek chodníku u mostu ev. č. 1257-3.

14.1.6. úspora energie a ochrana tepla

Při provozu na komunikaci nevznikají nároky na energii. Lze pouze uvažovat o spotřebě energie při údržbě komunikace. Úsporu energie, ke které dojde z důvodu plynulejšího provozu lze označit za zanedbatelnou.

Během provozu nevznikají nároky stavby na spotřebu tepla.

15. DALŠÍ POŽADAVKY

15.1. Popis návrhu řešení stavby z hlediska dodržení

15.1.1. užitných vlastností stavby

Všechny stavební objekty jsou navrženy podle příslušných norem, zákonů a předpisů a zaručují dostatečnou kapacitu své konkrétní funkce, stejně jako splnění obecně technických požadavků na výstavbu, snadnou údržbu a životnost.

15.1.2. zabezpečení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Jak již bylo několikrát uvedeno, rekonstrukce silnic III/1257 a III/11212 bude provedena ve stávajících šířkách i výškách vozovky. Vyjma krátkého chodníku u mostu v Polánce nejsou navrženy žádné jiné chodníky, ani komunikace pro pěší.

Ojedinelé pěší osoby budou, tak jako dosud, využívat ke svému pohybu krajnice stávajících silnic, či na ně se napojujících místních nebo účelových komunikací.

Zhotovitel musí při výstavbě dbát zvýšené opatrnosti při provozu na těchto silnicích III. třídy i v celém prostoru stavby.

Vzhledem k charakteru stavby není nutno navrhovat žádná opatření pro pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace, vyjma chodníku u nového mostu v Polánce, který bude v napojení na stávající stav snížen na výšku 2 cm a vybaven příslušnými bezpečnostními prvky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, tj. varovnými pásy s odlišnou strukturou povrchu od přilehlého a zvýšeným okrajem chodníku o 6 cm pro vytvoření přirozené vodicí linie.

15.1.3. ochrany stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí

Stavební konstrukce jsou navrženy a musí být provedeny tak, aby po dobu předpokládané existence stavby vyhověly požadovanému účelu a odolaly všem zatížením a vlivům, které se mohou běžně vyskytnout při provádění i užívání stavby, a škodlivému působení prostředí, zejména atmosférickým a chemickým vlivům, korozi, záření a otřesům.



V Českých Budějovicích, březen 2013

Ing. Jiří Hovorka