

II/125 Vlašim - Pavlovice, narovnění

PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY

ÚNOR 2025

STŘEDOČESKÝ KRAJ

Zborovská 11, 150 21 Praha 5

OBJEDNATEL



SHB, akciová společnost

Masná 8, 702 00 Ostrava

ZHOTOVITEL



HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU






ING. HUBERT ŘEHULKA

B

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM : S-JTSK

VÝŠKOVÝ SYSTÉM : Bpv

ZHOTOVITEL ČÁSTI PD

VEDOUcí PROJEKTANT	ING. L. ROZMBACHOVÁ		<div> projekce dopravních staveb Masná 1493/8, 702 00 Ostrava</div>	
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	ING. M. KROUPAROVÁ			
VYPRACOVAL	ING. L. ROZMBACHOVÁ			
KONTROLOVAL	ING. E. KONEČNÝ			
KRAJ: STŘEDOČESKÝ	MĚÚ/ÓÚ: VLAŠIM		DATUM	ÚNOR 2025
K.Ú.: VLAŠIM			FORMÁT	A4
NÁZEV PŘÍLOHY: 				

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

k projektové dokumentaci pro provádění stavby (PDPS)

„II/125 Vlašim – Pavlovice, narovnění“

Náležitosti dokumentu odpovídají Vyhlášce č. 227/2024 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace pro stavbu dálnice, silnice, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace, stavbu dráhy a civilní leteckou dopravu, příloha č. 2 – obsah projektové dokumentace pro provádění stavby pozemní komunikace.

Obsah

B.1. Celkový popis území a stavby.....	7
a) popis a charakteristiky stavby a objektů technických a technologických zařízení a jejich užívání, údaje o dotčené dráze - kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod., účel užívání stavby a význam dráhy v rámci sítě,.....	7
b) charakteristika území a stavebního pozemku, dosavadní využití a zastavěnost území, poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území, charakteristika horninového prostředí včetně hydrogeologických poměrů apod., řešení ochrany před povodní, způsob zajištění bezpečnosti vodního díla při povodních apod.	7
c) soulad dokumentace pro provádění stavby s povolením záměru, informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek a vyjádření dotčených orgánů	9
d) závěry provedených navazujících nebo rozšířených průzkumů a měření; v podrobnosti pro provedení stavby, v případě průzkumu základových poměrů zejména jeho geotechnické hodnocení pro účely návrhů geotechnických konstrukcí; u změny stavby údaje o jejím současném stavu.....	9
e) stávající ochrana území a stavby podle jiných právních předpisů, včetně rozsahu omezení a podmínek pro ochranu, v případě vodních děl popis povodí, stávající soustavy vodních děl a propojení s dalšími vodními díly,.....	14
f) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území, vč. vlivu na režim podzemních vod,	14
g) požadavky na asanace, odstraňování staveb a kácení dřevin.....	14
h) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa	15
i) navrhovaná a vznikající ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů, včetně seznamu pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých ochranné nebo bezpečnostní pásmo vznikne, bezpečnostní vzdálenost muničního skladiště s rizikem střepinového účinku určená podle jiného právního předpisu	15
j) navrhované funkce, parametry a výkon stavby - zejména základní rozměry, zastavěná plocha, podlahová plocha podle jednotlivých funkcí (bytů, služeb, administrativy apod.), obestavěný prostor, maximální množství dopravovaného média, typ a výkon technologie, výroby, výška hráze, plocha hladiny při provozní hladině, objem zadržené vody, u protipovodňových opatření transformační účinek nádrže, míra ochrany před povodní na Q 20 - 100, délka vzduť při maximální hladině, délka zásobní soustavy, profily, objemy retenčních nádrží, délka úpravy vodních toků, kapacita profilu/bezpečnostních přelivů, výška vzduť a spád, návrhové průtoky, údaje o průtocích vody ve vodním toku podle druhu vodního díla (M-denní průtoky, N-leté průtoky), množství čerpaných vod atd.,.....	18

k) bilance stavby - vstupy, spotřeby a výstupy (hmoty, média, srážková voda, energie, typy a produkce emisí, odpadů, bilance vodní nádrže, zajištění minimálního zůstatkového průtoku, definování neškodného odtoku, stanovení kapacity koryt, definování požadavků na zásobování vodou, množství odpadních vod aj.),	20
l) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě,.....	20
m) předpokládaný stavební postup podle zásad organizace výstavby, věcné a časové vazby stavby, související (podmiňující, vyvolané) investice	20
n) požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby	21
o) seznam výsledků zeměměřických činností podle jiného právního předpisu, které mají podle projektu výsledků zeměměřických činností vzniknout při provádění stavby	21
B.2. architektonické řešení.....	21
B.3. stavebně technické a technologické řešení	22
B.3.1. Celková koncepce stavebně technického a technologického řešení	22
B.3.2. Celkové řešení podmínek přístupnosti	22
a) celkové řešení přístupnosti stavby, se specifikací jednotlivých částí stavby, které podléhají požadavkům na přístupnost, včetně dopadů předčasného užívání a zkušebního provozu a vlivu objektu na okolí	22
b) popis navržených opatření - zejména přístup ke stavbě, prostory stavby a systémy určené pro užívání veřejností, zejména informační a orientační systém stavby.....	23
c) popis dopadů na přístupnost z hlediska uplatnění závažných územně technických nebo stavebně technických důvodů nebo jiných veřejných zájmů	23
B.3.3. Zásady bezpečnosti při užívání stavby.....	23
B.3.4. Technický popis stavby.....	23
a) popis stávajícího stavu	23
b) popis navrženého stavebně technického a konstrukčního řešení.....	23
c) popis navrženého řešení vodního díla s ohledem na jeho charakter a účel, návrhová kapacita, kategorizace vodního díla pro potřeby technickobezpečnostního dohledu apod.	33
B.3.5. Technologické řešení - výčet a popis technických a technologických zařízení	33
B.3.6. Zásady požární bezpečnosti	33
B.3.7. Úspora energie a tepelná ochrana	33
B.3.8. Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí	34
B.3.9. Ochrana stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	34

B.4. Připojení na technickou infrastrukturu.....	34
a) napojovací místa na stávající technickou infrastrukturu a přeložky technické infrastruktury, křížení se stavbami technické a dopravní infrastruktury a souběhy s nimi v případě, kdy je stavba umístěna v ochranném pásmu stavby technické nebo dopravní infrastruktury, nebo je-li ohrožena bezpečnost,	34
b) výkonové kapacity, připojovací rozměry, délky.....	35
B.5. Dopravní řešení	35
a) popis dopravního řešení a dopravního režimu, včetně příjezdu jednotek požární ochrany, únosnost vozovek, poloměry okružních křižovatek a jejich vjezdů a výjezdů, vlečné křivky	35
b) napojení na stávající dopravní infrastrukturu včetně napojení na stávající chodníky a pochozí plochy	36
c) přeložky dopravní infrastruktury	36
d) doprava v klidu včetně vyhrazených parkovacích stání a zdroje energie pro alternativní pohony,	36
e) pěší a cyklistické stezky,	37
f) popis přístupnosti a bezbariérového užívání včetně popisu dopadů na přístupnost z hlediska uplatnění závažných územně technických nebo stavebně technických důvodů nebo jiných veřejných zájmů.	37
B.6. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	38
a) popis a parametry terénních úprav	38
b) vegetační prvky	38
c) biotechnická opatření	39
B.7. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	39
a) vliv na životní prostředí a opatření vedoucí k minimalizaci negativních vlivů - zejména příroda a krajina, zajištění migrace pro vodní živočichy, vliv díla na koryto a jeho okolí, Natura 2000, omezení nežádoucích účinků venkovního osvětlení, přítomnost azbestu, hluk, vibrace, voda, odpady, půda, vliv na klima a ovzduší, včetně zařazení stacionárních zdrojů a zhodnocení souladu s opatřeními uvedenými v příslušném programu zlepšování kvality ovzduší podle jiného právního předpisu	39
b) způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem	40
c) v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno	40
B.8. Celkové vodohospodářské řešení.....	40
a) zásobování stavby vodou - připojení ke zdroji.....	40
b) odpadní vody - nakládání a likvidace.....	41
c) srážkové vody - využití, nakládání s ohledem na charakter interakce dopravní stavby s hydrogeologickým a hydrologickým režimem celého území,	41

B.9. Ochrana obyvatelstva	42
a) způsob zajištění varování a informování obyvatelstva před hrozcí nebo nastalou mimořádnou událostí	42
b) způsob zajištění ukrytí obyvatelstva	42
c) způsob zajištění ochrany před nebezpečnými účinky nebezpečných látek u staveb v zónách havarijního plánování	42
d) způsob zajištění ochrany před povodněmi,	42
e) způsob zajištění soběstačnosti stavby pro případ výpadku elektrické energie u staveb občanského vybavení	43
f) způsob zajištění ochrany stávajících staveb civilní ochrany v území dotčeném stavbou nebo stavenišťem, jejich výčet, umístění a popis možného dotčení jejich funkce a provozuschopnosti	43
g) řešení ochrany obyvatelstva z hlediska osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace	43
B.10. Zásady organizace výstavby	43
a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění	43
b) odvodnění staveniště, převádění vody – návaznost na povodňový plán stavby	43
c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, vstup a vjezd na stavbu, přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy	43
d) úpravy pro přístupnost a bezbariérové užívání – oplocení staveniště ve vztahu k pochozími plochám, zabezpečení výkopů proti pádu, přístupy k pozemkům a objektům, obchozí trasy pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace včetně dočasných přechodů a míst pro přecházení, náhrada za zábor vyhrazených parkovacích stání a obchozích tras	44
e) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky včetně omezení negativních vlivů	44
f) ochrana okolí staveniště před negativními vlivy provádění stavby	45
g) požadavky na související asanace, odstraňování staveb a kácení dřevin	45
h) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště	46
i) produkce odpadů a druhotných surovin při stavbě - množství, druhy a kategorie odpadů a surovin, předcházení vzniku odpadů a způsob jejich třídění pro další využití včetně popisu opatření proti kontaminaci těchto materiálů, jejich odstranění atd.	46
j) bilance zemních prací podle tříd těžitelnosti nebo podle vhodnosti použití, požadavky na přísun nebo deponie zemin	49
k) ochrana životního prostředí při výstavbě - popis přítomnosti nebezpečných látek při výstavbě, popis opatření proti kontaminaci materiálů, stavby a jejího okolí, opatření k minimalizaci dopadů při provádění stavby na životní prostředí včetně opatření proti prašnosti, nežádoucím účinkům venkovního	

osvětlení v noční době, opatření na snížení hluku ze stavební činnosti, opatření při nakládání s azbestem a ochrana dřevin	49
l) požární bezpečnost a zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi.....	50
m) objízdné a náhradní trasy: požadavky a provedení, požadavky na výluky provozu drážní dopravy a výluky jiné veřejné dopravy	50
n) zvláštní podmínky a požadavky na realizační podmínky, organizaci staveniště a provádění prací na něm, vyplývající zejména z druhu stavebních prací, z ochranných nebo bezpečnostních pásem, vlastností staveniště, provádění za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě, požadavky na přebírky základových spár a plání apod.	51
o) limity pro užití výškové mechanizace a opatření ve vztahu k vizuálnímu značení výškových překážek leteckého provozu podle jiného právního předpisu.....	51
p) předpokládaný postup výstavby v členění na etapy a časový plán dokládající (technicky a technologicky) reálné doby výstavby	51
q) požadavky na postupné uvádění staveb do provozu (užívání), požadavky na průběh a způsob přípravy a realizace výstavby a další specifické požadavky	53
r) dočasné stavby	54
s) návrh fází výstavby za účelem provedení kontrolních prohlídek	54

B.1. CELKOVÝ POPIS ÚZEMÍ A STAVBY

a) popis a charakteristiky stavby a objektů technických a technologických zařízení a jejich užívání, údaje o dotčené dráze - kategorie dráhy, trat'ový úsek, staničení apod., účel užívání stavby a význam dráhy v rámci sítě,

Předmětem akce je rekonstrukce a návrh nové trasy silnice II/125 v intravilánu města Vlašim a částečně v extravilánu, se kterou souvisí také přeložky stávajících místních a účelových komunikací, zřízení nové MK pro napojení plánovaného průmyslové areálu a výstavba chodníků. Stavba dále vyvolává realizaci 2 úseků zárubních zdí, přeložky inženýrských sítí a rekultivaci opuštěných úseků silnice II/125.

Celková délka stavby je 1000 m.

Trasa stávající silnice II/125 bude v rámci této akce směrově upravena a rozšířena. Ve dvou úsecích dojde k narovnání směrových oblouků o malém poloměru, a to v:

- km 0,080 – km 0,230 (km 23,280 – km 23,430 provozního staničení)
- km 0,530 – km 0,680 (km 23,730 – km 23,880 provozního staničení)

V těchto úsecích bude nová trasa komunikace navržena na stávajících plochách zeleně.

V úseku km 0,000 – 0,460 se stavba bude nacházet v intravilánu města Vlašim, návrhová rychlost je tak uvažována shodná jako nejvyšší povolená rychlost 50 km/h. V km 0,460 – 0,690 je navržen extravilánový úsek s úpravou šířky komunikace, nejvyšší povolená rychlost je po km 0,660 70 km/h. V km 0,710 – KÚ dojde k rekonstrukci silnice II/125 ve stávajících šířkových parametrech, nejvyšší povolená rychlost je zde 90 km/h.

Pozn.: Osazení SDZ začátek/konec obce, tedy IZ 4a/b bylo oproti DSP změněno na základě výsledků Bezpečnostního auditu PK [11]. Případný posun IZ 4a,b do původně navrhované polohy v km 0,690 bude znovu prověřen po realizaci průmyslového areálu a případné další výstavby. Návrhové prvky SO 101 byly ponechány bez úprav dle původního návrhu na návrhovou rychlost 50 km/h.

Z hlediska šířkového uspořádání je v úseku od ZÚ (km 0,000) po hranu zálivů autobusových zastávek v km 0,38872 (resp. km 0,41453 vpravo) navrženo sjednocení na kategorii **MS2 10,5/9,0/50**. Na úsek navazuje extravilánové uspořádání v návrhové kategorii **S9,5/50**.

V km 0,690 – 0,710 je navržen přechodový úsek délky 20 m, za kterým následuje rekonstrukce krytu vozovky ve stávajících parametrech, které přibližně odpovídají **návrhové kategorii S7,5/80**. Šířka komunikace je cca 6,2 m.

Dráha není stavbou dotčena.

b) charakteristika území a stavebního pozemku, dosavadní využití a zastavěnost území, poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území, charakteristika horninového prostředí včetně hydrogeologických poměrů apod., řešení ochrany před povodní, způsob zajištění bezpečnosti vodního díla při povodních apod.

Zájmovým územím je stávající silnice II/125 (ul. Vlasákova) na vjezdu do Vlašimi, a to z východního směru od obce Pavlovice. Silnice II/125 je dotčena v úseku provozního staničení km 23,200 – km 24,220.

Silnice II/125 prochází Středočeským krajem přibližně ve směru J-S od obce Mladá Vožice, přes Vlašim až po Kolín a dálnici D11. V samotné Vlašimi je II/125 vedena ul. Riegrova, peáží se silnicí II/112 v ul. Vlasákova a následně za okružní křižovatkou v km 20,2 (provoz. stan.) ul.

Vlasáková, kde se nachází naše zájmové území. Dále II/125 pokračuje přes Pavlovice a Tehov k MÚK s D1.

Silnice II/125 se v zájmovém úseku nachází nejprve v intravilánu města Vlašim a cca po 360 m přechází do extravilánu. Zájmové území v intravilánu již není hustě zastavěné, odpovídá okraji města, ale nachází se zde hřbitov a židovský hřbitov. Na silnici se také připojují místní a účelové komunikace, např. MK ulice K Čechovu. V km 23,820 je zohledněn plánovaný průmyslový areál.

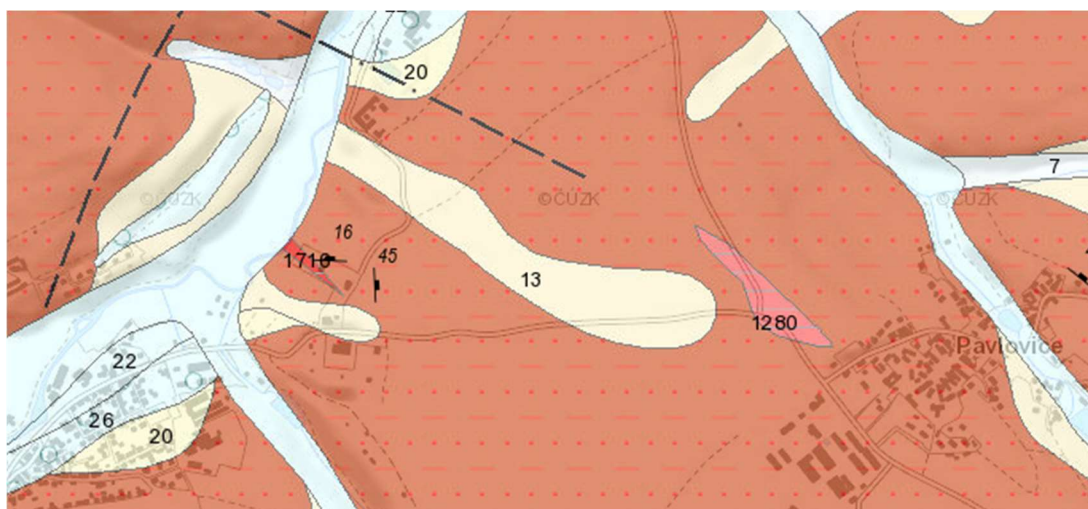
Začátek úpravy je za mostem ev. č. 125-019 přes Borecký potok. Konec zájmového území je v místě hranice katastrálních území Vlašim a Pavlovice u Vlašimi. Přičemž dotčeným katastrálním územím je pouze Vlašim.

Území je v celé délce zájmového úseku svažité směrem od obce Pavlovice k Boreckému potoku. Sklon terénu se pohybuje v rozsahu od 3 % do 12,5 %. ZÚ se nachází v nadmořské výšce 342,8 m n.m., KÚ 394,80 m n. m..

Z hlediska regionálně geologického členění se zájmové území nachází v oblasti Českého masivu – krystalinikum a prevariské paleozoikum, konkrétně moldanubická oblast. V blízkosti Boreckého potoka, židovského hřbitova, a také v KÚ pak v oblasti Českého masivu – pokryvné útvary a postvariské migmatity vzniklé v kvartéru, v kenozoiku.

Převážná část trasy se nachází na metamorfovaných horninách – pararulách. V blízkosti Boreckého potoka se nachází fluvialní nezpevněné sedimenty – nivní sedimenty o zrnitosti hlíny, písku, šterku.

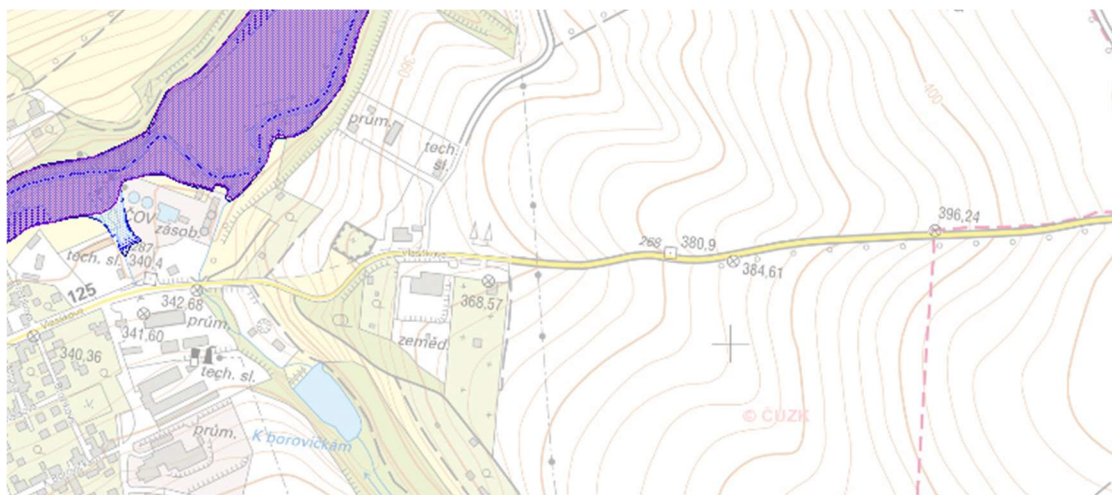
V oblasti židovského hřbitova a také v KÚ se nachází deluviální nezpevněné sedimenty kamenité až hlinito-kamenité.



OBR. 1 GEOVĚDNÍ MAPA 1: 50 000 (MAPY. GEOLOGY.CZ)

Území se nachází v povodí Vltavy. V ZÚ překračuje silnice II/125 Borecký potok (IDVT 10282269), který je pravostranným přítokem řeky Blanice. Zájmová oblast se nachází mimo záplavové území řeky Blanice.

V oblasti není znám výskyt minerálních vod. hydrogeologické prostředí je tvořeno masivem s puklinovou propustností.



OBR. 2 MAPA ZÁPLAVOVÝCH ÚZEMÍ (HEIS.VUV.CZ/)

Trasa silnice II/125 se nenachází v poddolovaném území, ani v jeho blízkosti. Svahové nestability v území nejsou známy. Území se nachází v 1. třídě náchylnosti svahu k sesouvání, tedy nízké. Lokálně poblíž křižovatky k Čechovu ve 2. třídě, střední náchylnosti.

Radonové riziko je v oblasti střední.

Podrobnější informace o podloží jsou patrné z přílohy **Dokladové části 7.2.1 Geotechnický průzkum**.

c) soulad dokumentace pro provádění stavby s povolením záměru, informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek a vyjádření dotčených orgánů

Stavba je v souladu s územním plánem města Vlašim. ÚP Města Vlašim byl schválen na zastupitelstvu města Vlašim dne 27.9.2010. Účinnost Územního plánu Vlašim je od 13.10.2010. V současnosti je platná změna č. 8 ÚP Vlašim, která byla vydána dne 30. 8. 2023 a nabyla účinnosti 14. 9. 2023. Trasa silnice II/125 v zájmovém území, včetně úseků, kde dojde k narovnění směrových oblouků se dle ÚP Vlašim nachází ve vyhrazeném koridoru pro veřejně prospěšnou stavbu „**Návrh úpravy silnice II/125**“.

V ZÚR Středočeského kraje není pro stavbu koridor veřejně prospěšné stavby vymezen.

Stavba je v souladu s vydaným územním rozhodnutím, které bylo vydáno Krajským úřadem Středočeského kraje, odborem územního plánování a stavebního řádu dne 21. 11. 2022 a nabylo právní moci 31. 12. 2022 s platností na 5 let ode dne nabytí právní moci.

Dne 29. 1. 2025 bylo zahájeno řízení o povolení stavby.

d) závěry provedených navazujících nebo rozšířených průzkumů a měření; v podrobnosti pro provedení stavby, v případě průzkumu základových poměrů zejména jeho geotechnické hodnocení pro účely návrhů geotechnických konstrukcí; u změny stavby údaje o jejím současném stavu

[11] *Audit bezpečnosti pozemních komunikací (FD ČVUT v Praze, 02/2025)*

V zájmovém území byla pořízena fotodokumentace, ověřena intenzita provozu a provedena analýza nehodovosti.

Při porovnání zjištěné četnosti a závažnosti nehod ve sledovaném úseku s urbanisticky a dopravně (intenzita a skladba dopravního proudu) obdobnými územními celky v ČR lze konstatovat, že se jedná o statisticky lehce podprůměrné hodnoty. Avšak zjištěná poměrně

vysoká četnost nehod se zraněním –každá třetí srážka jedoucích vozidel generuje následky na zdraví osob – nabádá k další analýze vedoucí k dosažení společensky přijatelné úrovně bezpečnosti silničního provozu v místě sledovaného úseku.

Realizací rekonstrukce silnice II/125, která je předmětem tohoto BA, bude docíleno ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a lze ji proto označit za celospolečensky přínosnou stavbu.

V předmětné problematice bylo shledáno jedno dopravně-bezpečnostní riziko. Riziko č. 1 – Rizikové vyznačení začátku intravilánu města mimo souvisle zastavěné území (střední riziko).

„Riziko, které je v rámci této problematiky spatřováno, souvisí zejména s možným nedodržováním nejvyšší dovolené rychlosti při vjezdu do obce.“

„Nevhodně navržená poloha SDZ IZ 4a/b může vést i k situaci, že motoroví účastníci nebudou náležitě zohledňovat skutečnost, že se nacházejí v intravilánu obce. Následně v místech, kde bude dopravní situace vyžadovat jejich zvýšenou pozornost (např. km 0,400 – zvýšený výskyt nejzranitelnějších účastníků silničního provozu), nedojde k požadovanému (důvodnému) dostatečnému omezení rychlosti jízdy.“

Na základě připomínky bylo upraven návrh dopravního značení, SDZ IZ 4a/b bylo posunuto do km 0,460 a doplněno o B 20a a V 15. Řešení bylo projednáno s Policií ČR.

Podrobněji viz **přílohu 6. v Dokladové části.**

Průzkumy převzaté z DSP:

[4] Průzkum inženýrských sítí (02/2023, aktualizace 07/2024)

V celém zájmovém území byl proveden průzkum stávajících nadzemních a podzemních inženýrských sítí – byly obesláni jejich správci a na základě jejich vyjádření a zaměření povrchových znaků byly provedeny jejich zákresy do situačních výkresů v souřadnicovém systému JTSK.

Vyjádření jednotlivých správců sítí o existenci stávajících vedení a zařízení v jejich vlastnictví či správě jsou doložena v **Dokladové části**. Jimi dodané grafické podklady jsou zakresleny v dokumentaci.

Dotčení správcí:

VHS Benešov	vodovod
ČEZ Distribuce, a.s.	nadzemní a podzemní vedení NN do 1kV
ČEZ Distribuce, a.s.	nadzemní vedení VN do 35kV
CETIN, a.s.	podzemní kabelové trasy
GasNet, s.r.o	plynovody STL
Město Vlašim	veřejné osvětlení
Areliol Czech Republic, a.s. (dříve Telia Carrier Czech Republic, a.s.)	podzemní kabelové trasy

[8] Celkové vodohospodářské řešení (SHB, akciová společnost, 01/2023)

Byl proveden průzkum odtokových poměrů v oblasti a stanovena jednotlivá povodí. Původní silniční příkopy budou z části nahrazeny dešťovou kanalizací. Ta byla navržena a posouzena na desetiletou periodicitu. V místech nátoky do kanalizace jsou příkopy patřeny sedimentačními jámkami se stabilní nornou stěnou.

Podrobněji viz **přílohu 7.03 v Dokladové části.**

[9] Diagnostika vozovky (Ing. Jan Zajíček + SQZ, s.r.o., 12/2024)

S ohledem na zastaralost diagnostického průzkumu provedeného v roce 2021 byla provedena nová Diagnostika vozovky, která reflektuje aktuální předpisy a požadavky.

Dne 18.11.2024 bylo provedeno 5 jádrových vývrtů a vrtaných sond v trase stávající komunikace tam, kde je shodná s trasou komunikace budoucí (mimo narovnění dvou oblouků). Sondy HS2 až HS3 byly provedeny za účelem zjištění použitelnosti vybouraného materiálu při kompletní rekonstrukci vozovky v trase. Sondy HS4 a HS5 byly provedeny pro potřeby diagnostického průzkumu úseku km 23,900 – km 24,200.

Kryt vozovky je třívrstvý s celkovou tloušťkou asfaltového souvrství 100 mm až 185 mm. Podkladní vrstvy tvoří převážně penetrační makadam (PM) v tloušťkách 30 mm až 100 mm. Dále byly zjištěny šterkodrtě s vysokým obsahem jemných částic a šterkopísky v celkových tloušťkách 340 mm až 600 mm. Podloží je převážně písčito hlinité až jílovité.

Posouzení na přítomnost PAU:

- Obrusná vrstva se zařazuje do kvalitativní třídy ZAS-T1.
- Ložní vrstva se zařazuje do kvalitativní třídy ZAS-T3.
- Asfaltová podkladní vrstva se zařazuje do kvalitativní třídy ZAS-T2
- Penetrační makadam se zařazuje do kvalitativní třídy ZAS-T1.

V úseku č. 1 je navržena nová vozovka / kompletní rekonstrukce:

- Odstranění asfaltových vrstev v tloušťce 150 mm až 185 mm; nutno frézovat 2x takto:
 - o Odstranění obrusné vrstvy v tloušťce 40 mm; kvalitativní třída ZAS-T1, lze odvést a zpracovat obvyklým způsobem
 - o Odstranění dalších asfaltových vrstev v tloušťce cca 110 mm až 145 mm; obsahuje směs kvalitativní třídy ZAS-T3 (z důvodu proměnných tloušťek nelze frézovat zvlášť), podle vyhlášky č. 283/2023 Sb., §7, odst. 1, písmeno c) lze odvést jako odpad k dalšímu zpracování na obalovnu, která je podle §21 zák. č. 541/2020 Sb. o odpadech zařízením určeným pro nakládání s tímto odpadem.
- Odstranění dalších konstrukčních vrstev (včetně PM, který je zařazen jako ZAS-T1) do úrovně zemní pláně 570 mm pod projektovou niveletu.
- Posouzení podloží vozovky (na úrovni zemní pláně)
 - o V případě šterkového podloží (GW, G-F) a $E_{def,2} \geq 45$ MPa lze podloží ponechat bez úpravy
 - o V ostatních případech (MS, SM, CS) se provede úprava podloží v tloušťce 400 mm.
- ŠDA 0/32 (0/63); 250 mm; 73 6126-1
- MZK 0/32; 170 mm; 73 6126-1,
- ACP 16+; 50 mm; ČSN 73 6121
- PS-CP; ČSN 73 6129
- ACL 16+; 60 mm; ČSN 73 6121
- PS-CP; ČSN 73 6129
- ACO 11+; 40 mm; ČSN 73 6121

Posouzení bylo provedeno podle TP 170, výpočet vrstevnatého poloprostoru a poměrné porušení asfaltových vrstev pomocí programu ELaS se závěrem: Konstrukce vozovky vyhovuje: $0,6 \leq D_{td} \leq 0,85$.

V úseku č. 2 je navržena rekonstrukce stávající vozovky:

Celkové zhodnocení:

- Vozovka má v podloží zeminy příznivé konzistence, což odpovídá výsledkům z měření FWD
- Nekvalitní materiály v podkladních vrstvách s vysokým obsahem jemných částic
- Kryt vozovky vykazuje konstrukční poruchy a známky značného opotřebení

Podrobný návrh opravy

- Odstranění asfaltových vrstev v tloušťce 80 mm; nutno frézovat 2x takto:
 - o Odstranění obrusné vrstvy v tloušťce 40 mm; kvalitativní třída ZAS-T1, lze odvést a zpracovat obvyklým způsobem

- Odstranění ložní vrstvy v tloušťce 40 mm; kvalitativní třída ZAS-T3, podle vyhlášky č. 283/2023 Sb., §7, odst. 1, písmeno c) lze odvést jako odpad k dalšímu zpracování na obalovnu, která je podle §21 zák. č. 541/2020 Sb. o odpadech zařízením určeným pro nakládání s tímto odpadem.
- Sanace okrajů vozovky oboustranně (75 % délky)
 - Odstranění materiálu v šířce 1,2 m do úrovně 800 mm pod projektovou niveletu
 - Sanační vrstva podloží vozovky v tloušťce 400 mm, použije se materiál, který splňuje podmínky vhodnosti do aktivní zóny zemního tělesa podle kap. 4 ČSN 73 6133 (zeminy GW, G-F, směsné recykláty podle TP 210, lomové výsivky apod.).
 - ŠDA 0/32; 200 mm; ČSN 73 6126-1
 - ŠDA 0/32; 200 mm; ČSN 73 6126-1; bude recyklována současně s původními vrstvami kde se neprovádí sanace podloží.
- Recyklace RS 0/63 CA; 250 mm; ČSN 73 6147
- ACP 16+; 80 mm; ČSN 73 6121
- PS-CP; ČSN 73 6129
- ACO 11+; 40 mm; ČSN 73 6121

Posouzení bylo provedeno podle TP 170, výpočet vrstevnatého poloprostoru a poměrné porušení asfaltových vrstev pomocí programu ELaS se závěrem: Konstrukce vozovky vyhovuje: $0,6 \leq D_{td} \leq 0,85$.

Stanovení obsahu škodlivin pro využívání odpadů k zasypávání

Příloha č. 5 k vyhl. č. 273/2021 Sb., Tabulka č. 5.1, Nejvýše přípustné koncentrace škodlivin v sušině odpadů, sloupec I. – Vyhovuje

Příloha č. 5 k vyhl. č. 273/2021 Sb., Tabulka č. 5.2, Nejvýše přípustné koncentrace škodlivin ve výluhu odpadu, - Překročeny limity DOC 90,5 mg/l, (limit max. 50 mg/l), Pb 0,057 mg/l (limit max. 0,05 mg/l)

Příloha č. 5 k vyhl. č. 273/2021 Sb., Tabulka č. 5.3, Limitní hodnoty ekotoxikologických testů – Vyhovuje.

Závěr

Překročení hodnot DOC v takovémto rozsahu je u zeminy těžené v terénu neobvyklé, pravděpodobně mohlo dojít k lokální kontaminaci zkušební vzorku zbytky penetračního makadamu ze stávající vozovky. Zemina pro využívání odpadů k zasypávání nevyhovuje a podle § 12, odst. (4), písmeno a) je nebezpečným odpadem. Proto se pro zhotovitele stavebních prací navrhuje:

- Pro stanovení obsahu škodlivin pro využívání odpadů k zasypávání podle § 6, vybrat nový reprezentativní vzorek nezasažený lokální kontaminací penetračním makadame a zkoušky podle Přílohy vyhlášky, tabulka č. 5.1, tabulka č. 5.2 a tabulka č. 5.3 opakovat.
- V případě nevyhovujících výsledků pro posouzení možnosti uložení na skládku postupovat podle § 12, Příloha č. 10, tabulka č. 10.1, tabulka č. 10.2 příp. tabulka č. 10.3.

Podrobněji viz **přílohu 7.01 v Dokladové části**.

Průzkumy převzaté z DÚR:

[6] Geotechnický průzkum (ArteGeo, s.r.o., 04/2021)

Plánovaná trasa přeložky prochází metamorfovanými sedimenty moldanubika, které jsou tvořeny pararulami.

Kvartérní sedimenty, jsou tvořeny písčitymi hlínami a písky hlinitými, které ale mají malou mocnost. Převážná část trasy bude vedena v úrovni terénu či v mírném zářezu. Aktivní zónu budou v km 0,520 – 0,660 tvořit písčité hlíny až písky či zcela až velmi zvětralé pararuly. (GT1-F3 MS, S4 SM, GT3.1 – R6-R5). Zeminy jsou mírně namrzavé až namrzavé. Doporučujeme provedení přehutnění a náhradu či úpravu AZ o tl. 0,3 m. Aktivní zónu budou v km 0,100-0,220 tvořit mírně až slabě zvětralé pararuly (GT3.2 – R5 – R4). Doporučujeme provedení rozrušení skalního terénu a následné přehutnění. Podloží násypů bude dostatečné pouze přehutnění. Materiál do násypů je vhodný.

Opěrné zdi je možné zakládat plošně na zcela až velmi zvětralých pararulách.

Parametry založení je možno dimenzovat na základě zastižených zemin / hornin a jejich geotechnických hodnot uvedených v tab. 2.

Hladina podzemní vody nebyla do hl. 6,0 m zastižena.

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem a náročnosti stavební konstrukce, zařazujeme ve smyslu čl. 5.1.1. ČSN 73 6133, resp. čl. 2.1 ČSN EN 1997-1 staveniště stájí do 1. geotechnické kategorie. Základové podmínky stavebních objektů jsou zhodnoceny v předchozích kapitolách.

Podrobněji viz **přílohu 7.02.1 v Dokladové části.**

[7] *Pedologický průzkum (ArtepGeo, s.r.o., 04/2021)*

Na základě vyhodnocení vrtů (5 vrtů) byla průměrná mocnost orniční vrstvy stanovena na 24 cm. Při reálné skrývce je ale třeba vždy respektovat skutečnou mocnost humusového horizontu, jež se od dokumentovaných hodnot může lokálně mírně lišit.

Na základě provedených sond jsme ověřili výskyt půdních horizontů, které spadají do BPEJ 5.68.11, BPEJ 5.29.11 a BPEJ 5.29.11. Dle vyhlášky č. 48 ze dne 22. února 2011 spadají tyto půdy do II. a V. třídy ochrany ZPF. Tyto půdy jsou produkčně méně významné, málo produkční a velmi málo produkční.

Na pozemcích se nachází převážně kambizemě modální eubazické až mezobazické včetně slabě oglejených variet, na rulách, svorech, fylitech, popřípadě žulách, středně těžké až středně těžké lehčí, bez skeletu až středně skeletovité, s převažujícími dobrými vláhovými poměry. V začátku trasy byly zastiženy gleje organozemní a gleje úzkých údolí včetně svahů, obvykle lemující malé vodní toky; středně těžké až velmi těžké, zamokřené, po odvodnění vhodné pouze pro louky.

Podrobněji viz **přílohu 7.02.2 v Dokladové části.**

[9] *Dendrologický průzkum (ZO ČSOP Vlašim, 06/2021)*

Byl proveden terénní průzkum lokality zaměřený na zdravotní stav jednotlivých dřevin a na jejich krajinářskou a biologickou hodnotu.

V zájmové lokalitě se nachází skupiny stromů a keřů v kombinaci výsadby a náletu, v horní části (na výjezdu z Vlašimi) pak zbytek původní oboustranné ovocné aleje. V jednotlivých skupinách jsou jak neperspektivní, tak i perspektivní stromy.

Velmi cenný je zbytek původní ovocné aleje na výjezdu z Vlašimi dnes částečně nahrazený jasanovou výsadbou.

Podrobněji viz **přílohu 7.04 v Dokladové části.**

[10] *Hluková studie (ENVIROAD s.r.o., 05/2021)*

Hluková studie je spočítána pro výhledový rok 2030 (uvedení do provozu se plánuje v roce 2025).

Na fasádě domů, kde jsou umístěny výpočtové body, byla vypočtena výsledná dopadající hladina akustického tlaku bez odraženého zvuku od přilehlé fasády.

Dle výsledků vypočtených hodnot hlukové zátěže v Tabulce č. 2, budou ve výhledovém roce 2030 splněny hygienické limity dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Podrobněji viz **přílohu 7.05 v Dokladové části.**

e) stávající ochrana území a stavby podle jiných právních předpisů, včetně rozsahu omezení a podmínek pro ochranu, v případě vodních děl popis povodí, stávající soustavy vodních děl a propojení s dalšími vodními díly,

V zájmovém území se nachází kulturní památka Židovský hřbitov (rejstř. č. 42261/2-3972). Předmětem ochrany dle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči je hřbitov, ohradní zeď a pozemky areálu parc. č. 867/3 a st. 388 v k. ú Vlašim.

Aby byla zajištěna bezpečnost ohradní zdi, je v km 0,188 – km 0,230 v rámci SO 211 navržena zárubní zeď, která bude založena na mikropilotách. Zeď židovského hřbitova tak nebude stavbou dotčena.

V této věci bylo 2. 11. 2021 v rámci ÚR vydáno závazné stanovisko MěÚ Vlašim, odboru životního prostředí, orgánu památkové péče, který předepsal podmínky pro další stupeň PD.

Na základě připomínek jsou navrženy úpravy:

- zárubní zeď je navržena z pohledového betonu s vlny
- dotčená část chodníku je navržena k předlážďení z kamenné dlažby
- zábradlí je navrženo z ocelových trubek a bude opatřeno nátěrem šedé barvy

Z toho důvodu bude pohledová plocha dřívku zárubní zdi provedena se speciální úpravou vložením do bednění matrice se strukturou kamene – imitace kyklopského zdiva se spárou hl. cca 1 cm. Schéma matrice bude předloženo NPÚ k odsouhlasení. Rovněž bude předložena k odsouhlasení finální podoba zábradlí.

Na dotčených pozemcích nejsou v Ústředním seznamu kulturních památek ČR evidovány žádné památky. Nicméně v řešeném území se mohou vyskytnout archeologické nálezy.

Orgán státní památkové péče **upozorňuje, že dotčené území lze klasifikovat jako území s archeologickými nálezy** ve smyslu § 22 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o státní památkové péči“).

Dále stavba prochází ochranným pásmem hřbitova, které je dle zákona č. 256/2001 Sb., o pohřebnictví v šíři 100 m.

f) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území, vč. vlivu na režim podzemních vod,

V rámci stavby dojde k přeložce silnice II/125 ve dvou úsecích. Připojení místních a účelových komunikací bude zajištěno i po dokončení stavby.

Stavba je řešena tak, aby nijak nepříznivě neovlivňovala průtočné poměry Boreckého potoka. Přeložka vodoteče není navržena. V rámci stavby je navrženo pročištění stávajících v příkopů v místě rekonstrukce stávající vozovky a v úsecích s novou konstrukcí vozovky jsou navrženy příkopy, případně zvýšené obruby a dešťová kanalizace. Součástí stavby je také návrh 3 kalových jímek s nornými stěnami.

g) požadavky na asanace, odstraňování staveb a kácení dřevin

V rámci stavby nejsou navrženy asanace území.

Před zahájením stavebních prací je nutno v obvodu staveniště provést přípravné práce. Jedná se o:

- odstranění dopravních značek, sloupků, zábradlí a ev. dalších zařízení
- odstranění stávajících propustků
- sejmutí drnů - budou sejmuty ze stávajících zelených ploch v tl. 0,10 m. Odstraněný drn se uloží na skládku v obvodu staveniště a využije se na výškové úpravy terénu

(mimo násypová tělesa komunikací).

- sejmutí ornice – v tloušťkách dle pedologického průzkumu (v 1. úseku 0,15 – 0,30 m a v 2. úseku 0,35 – 0,45 m), ornice bude po dobu stavby odpovídajícím způsobem uskladněna a následně se využije pro ohumusování zemního tělesa a k rekultivaci opuštěných ploch silnice II/125
- kácení mimolesní zeleně - v prostoru stavby se nachází vzrostlé stromy a náletové porosty. Zeleň zůstane zachována v maximálním možném rozsahu. Ke kácení byly navrženy stromy a plochy stromových skupin přímo dotčené stavbou, zakresleny jsou v příloze **C.3 Koordinační situační výkres**. Samotné kácení stromů zajišťuje Město Vlašim, v rámci stavby dojde pouze k odstranění zbylých pařezů.

Kácení stromů s obvodem kmene nad 80 cm ve výšce 1,30 m nad zemí bude provedeno na základě souhlasu příslušného orgánu ochrany přírody, odboru životního prostředí, tedy MěÚ Vlašim, OŽP, kterým bylo 11. 4. 2022 vydáno Závazné stanovisko OOP dle §149 zákona č. 500/2004 Sb.

Souhlas s kácením je vydán za podmínky provedení náhradní výsadby, tj. 20 ks domácích listnatých dřevin, dle podmínek uvedených ve stanovisku. Náhradní výsadby jsou předmětem SO 802. Kácení bude provedeno v období vegetačního klidu.

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

Stavbou **budou** dotčeny pozemky ZPF. jedná se především o pozemky dotčené narovnáním silnice II/125 a rozšířením vozovky na kategorii S9,5.

MěÚ Vlašim, odbor životního prostředí, Orgán ochrany zemědělského půdního fondu vydal souhlas s trvalým odnětím zemědělské půdy ze ZPF pro účely stavby silnice „II/125 Vlašim – Pavlovice, narovnění“ pro dotčené části pozemků.

Podmínky stanoviska č.j. ZIP 41779/21 – 464/2021 CvP ze dne 20.9.2021 budou respektovány a Závazného stanoviska podle § 2 odst. 1 a § 6 zákona č. 148/2023 Sb., o jednotném environmentálním stanovisku č. j. MUVL/ZIP/2342/2025/SvN ze dne 16. 1. 2025.

V rámci PDPS byla upřesněna bilance ornice na stavbě. Skrývka ornice bude provedena z celé plochy, určené pro stavbu. Ornice potřebná pro zpětné ohumusování ploch záboru, rekultivovaných ploch opuštěných úseků silnice II/125 a zemních těles nově navrhovaných komunikací bude uložena na pozemku parc. č. 996 v průběhu 1. etapy, v průběhu 2. a 3. etapy bude pro mezideponii ornice využit pozemek parc. č. 966/46. Pozemek 966/46 bude rovněž využit pro rozprostření přebytečné ornice.

Stavbou **nebudou** dotčeny pozemky PUPFL.

Rozsah záborů je podrobně zpracován v **příloze 8. v Dokladové části.**

i) navrhovaná a vznikající ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů, včetně seznamu pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých ochranné nebo bezpečnostní pásmo vznikne, bezpečnostní vzdálenost muničního skladiště s rizikem střepinového účinku určená podle jiného právního předpisu

Při stavbě je nutno respektovat ochranná pásma inženýrských sítí dle příslušných norem, zákonů, vyhlášek, popř. údajů správců. Provádění stavebních prací v ochranných pásmech stanovují citované zákony a předpisy. Podmínky prací v ochranném pásmu vedení stanovuje provozovatel vedení. V rámci stavby dále vzniknou nová ochranná u přeložek sítí technické infrastruktury.

Dle jednotlivých sítí technické infrastruktury jsou to tato ochranná pásma:

1. Ochranná pásma energetických zařízení

1a) Elektroenergetika – nadzemní vedení

Ochranné pásmo nadzemního vodiče je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na obě strany:

- napětí nad 1 kV do 35 kV včetně
 - pro vodiče bez izolace 7 m od krajního vodiče
 - pro vodiče s izolací základní 2 m od krajního vodiče
 - pro závěsná kabelová vedení 1 m od krajního kabelu
- napětí nad 35 kV do 110 kV včetně 12 m od krajního vodiče
- napětí nad 110 kV do 220 kV včetně 15 m od krajního vodiče
- napětí nad 220 kV do 400 kV včetně 20 m od krajního vodiče
- napětí nad 400 kV 30 m od krajního vodiče
- u závěsného kabelového vedení 110 kV 2 m od krajního kabelu
- u zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence 1 m

Nadzemní vedení NN nejsou chráněna ochrannými pásmy. Pro stavby a konstrukce je potřeba dodržet vzdálenosti dané v PNE 33 3302:2008 Elektrická venkovní vedení s napětím o 1 kV AC. Podnikovou normu energetiky pro rozvod elektrické energie odsouhlasily tyto organizace: ČEZ Distribuce, a.s., EON Česká republika, s.r.o., EON Distribuce, a.s. a ZSE, a.s.

1b) Elektroenergetika – podzemní vedení

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

1c) Elektroenergetika – elektrické stanice

Ochranné pásmo elektrické stanice je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti:

- u venkovních elektrických stanic a dále stanic s napětím větším než 52 kV v budovách 20 m od oplocení nebo od vnějšího líce obvodového zdiva,
- u stožárových elektrických stanic a věžových stanic s venkovním přívodem s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 7 m,
- u kompaktních a zděných elektrických stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 2 m,
- u vestavěných elektrických stanic 1 m od obestavění.

1d) Elektroenergetika - výroby elektřiny

Ochranné pásmo:

- u plynovodů NTL, STL a plynovodních přípojek v zastavěném území obce
1 m od půdorysu na obě strany
- u plynovodů NTL, STL a plynovodních přípojek mimo zastavěné území obce
2 m od půdorysu na obě strany
- u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek 4 m od půdorysu na obě strany
- u technologických objektů 4 m od půdorysu na každou stranu

Pro plynová vedení platí tato bezpečnostní pásma:

Vysokotlaké plynovody a plynovodní přípojky o tlakové úrovni 4 až 40 barů včetně:

- | | |
|-------------------------------|------|
| - do DN 100 včetně | 8 m |
| - nad DN 100 do DN 300 včetně | 10 m |
| - nad DN 300 do DN 500 včetně | 15 m |
| - nad DN 500 | 20 m |

Vysokotlaké plynovody a plynovodní přípojky s tlakem nad 40 barů:

- | | |
|-------------------------------|-------|
| - do DN 100 včetně | 8 m |
| - nad DN 100 do DN 300 včetně | 15 m |
| - nad DN 300 do DN 500 včetně | 70 m |
| - nad DN 500 do DN 700 včetně | 110 m |
| - nad DN 700 | 160 m |

3) Teplárenství

Ochranné pásmo je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách zařízení na výrobu či rozvod tepelné energie ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo k tomuto zařízení, která činí 2,5 m.

U výměňkových stanic určených ke změně parametrů teplotnosné látky, které jsou umístěny v samostatných budovách, je ochranné pásmo vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti 2,5 m kolmo na půdorys těchto stanic.

2. Ochranná pásma komunikačních vedení

Ochranné pásmo činí 1 m po stranách krajního vedení.

3. Ochranné pásmo vodohospodářských zařízení

Ochranná pásma jsou vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu:

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

4. Ochranné pásmo silniční komunikace

Silniční ochranné pásmo je prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti:

- 50 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice, rychlostní silnice nebo rychlostní místní komunikace anebo od osy větve jejich křižovatek (Zákon č. 13/1997 Sb., § 30)
- 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu ostatních silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. (Zákon č. 13/1997 Sb., § 30)
- 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy (Zákon č. 13/1997 Sb., § 30).

5. Ochranné pásmo dráhy

U dráhy tramvajové a dráhy trolejbusové 30 m od osy krajní koleje nebo krajního trolejového drátu.

6. Les od kraje porostu

50 m

Pozemky, na kterých vzniká ochranné pásmo jsou patrné z přílohy **C.2 Katastrální situační výkres**. Seznam pozemků je přílohou č. 1 této STZ.

j) navrhované funkce, parametry a výkon stavby - zejména základní rozměry, zastavěná plocha, podlahová plocha podle jednotlivých funkcí (bytů, služeb, administrativy apod.), obestavěný prostor, maximální množství dopravovaného média, typ a výkon technologie, výroby, výška hráze, plocha hladiny při provozní hladině, objem zadržené vody, u protipovodňových opatření transformační účinek nádrže, míra ochrany před povodní na Q 20 - 100, délka vzdutí při maximální hladině, délka zásobní soustavy, profily, objemy retenčních nádrží, délka úpravy vodních toků, kapacita profilu/bezpečnostních přelivů, výška vzdutí a spád, návrhové průtoky, údaje o průtocích vody ve vodním toku podle druhu vodního díla (M-denní průtoky, N-leté průtoky), množství čerpaných vod atd.,

Celková délka rekonstrukce včetně přechodového úseku v konci úpravy činí 1000 m. Délka přechodového úseku v KÚ je 20 m.

ZÚ je v km 23,200 provozního staničení, KÚ v km 24,220.

SO 101 Silnice II/125

Silnice II. třídy, dvoupruhová, v km 0,000 – 0,460 v průjezdním úseku městem Vlašimí.

V průjezdním úseku od ZÚ po km 0,460 má silnice charakter místní komunikace sběrné funkční typ B, typ příčného uspořádání **MS2 10,5/9,0/50**.

Typ příčného uspořádání MS2 10,5/9,0/50:

jízdní pruhy	2 x 3,50 m = 7,00 m
odvodňovací proužky	2 x 0,50 m = 1,00 m
bezpečnostní odstup	2 x 0,50 m = 1,00 m

Hlavní dopravní prostor „b“ 9,00 m

+ jednostranný chodník 1x 1,50 m = 1,50 m

Prostor místní kom. „PMK“ 10,50 m

V křižovatce v km 0,30784 je navržen přídatný pruh pro odbočení vlevo z hlavní komunikace o šířce 3,25 m.

Od km 0,460 navazuje extravilánová úprava v návrhové kategorii **S 9,5/50**.

Návrhová kategorie S9,5/50:

jízdní pruhy	2 x 3,50 m = 7,00 m
zpevněná krajnice	2 x 0,75 m = 1,50 m
bezpečnostní odstup	2 x 0,50 m = 1,00 m

Návrhová kategorie 9,50 m

V křižovatce v km 0,600 je navržen přídatný pruh pro odbočení vlevo z hlavní komunikace o šířce 3,25 m.

Od km 0,710 následuje rekonstrukce krytu vozovky ve stávajících parametrech, které přibližně odpovídají **návrhové kategorii S7,5/80**. Šířka vozovky je cca 6,2 m.

Celková délka úseku je 1000 m.

Konstrukce vozovky je v úseku km 0,000 – 0,710 navržena s asfaltovým krytem – **konstrukce A** v celkové tloušťce 570 mm. Konstrukce odpovídá D1-N-1-III-PIII. V rámci Diagnostiky

B. Souhrnná technická zpráva

vozovky bylo provedeno posouzení podle aktuálních TP 170, výpočet vrstevnatého poloprostoru a poměrné porušení asfaltových vrstev pomocí programu ELaS. Navržená vozovka předpokládanému zatížení vyhoví. Pro výpočet byly uvažovány hodnoty $TNV_k=489$ voz/den dle výsledků sčítání dopravy z roku 2020, tedy uvažováno $N_{cd}=1\,115\,531$ NN.

Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV	
RPDI - všechny dny	voz/den	630	139	8	83	11	60	43	0	16	4	994	6 543	48	7 585	
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV	
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	758	177	11	106	15	80	56	0	20	5	1 228	7 121	51	8 400	
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	310	45	1	27	2	11	11	0	5	1	413	5 098	41	5 552	
Hodinová intenzita dopravy													TV		SV	
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h												118		903	
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h												112		857	
Těžká nákladní vozidla - TNV															TNV	
Hodnota TNV	voz/den														489	
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty		dle CNOSSOS-EU	I1	I2	I3	I4	Celkem		dle Manuálu 2020	OAL	NAL	NS	Celkem			
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den	Vysvětlení viz Podrobné výsledky	5 459	372	149	38	6 018		Vysvětlení viz Podrobné výsledky	5 497	451	68	6 016			
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den		1 004	37	15	7	1 063			1 011	45	8	1 064			
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den		458	30	13	3	504			461	37	7	505			
Emise											OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h										903	86	33	11	6	1 039
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy													alfa	beta	gamma	PS
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-												0.88	1.06	0.83	52:48
Intenzita cyklistické dopravy															C	
Cyklistická doprava	cyklo/den														48	

OBR. 3 VÝSLEDKY SČÍTÁNÍ DOPRAVY ZA ROK 2020 (SCITANI.RSD.CZ)

V úseku km 0,710 – KÚ je navržena rekonstrukce vozovky technologií recyklace za studena na místě – **konstrukce B** v celkové tloušťce 380 mm. V rámci Diagnostiky vozovky bylo provedeno posouzení podle aktuálních TP 170, výpočet vrstevnatého poloprostoru a poměrné porušení asfaltových vrstev pomocí programu ELaS. Navržená vozovka předpokládanému zatížení vyhoví.

SO 111 Místní a účelové komunikace

Účelové komunikace

- km 0,00583 vlevo
 - jednopruhá, obousměrná
 - MO1k 5,0/5,0/30
 - konstrukce vozovky navržena s krytem z penetračního makadamu s dvojitým nátěrem – konstrukce F
- km 0,062821 vpravo
 - jednopruhá, obousměrná
 - MO1k 5,0/5,0/30
 - konstrukce vozovky navržena s krytem z penetračního makadamu s dvojitým nátěrem – konstrukce F
 - šířka vozovky v místě pro přecházení 5,0 m
- km 0,12617 vpravo
 - dvoupruhová, šířka zpevnění 6,0 m
 - MO2k 7,5/7,5/30
 - konstrukce vozovky je navržena s asfaltovým krytem – konstrukce D

Místní komunikace

- km 0,30784 vlevo - K Čechovu
 - dvoupruhová
 - křižovatkový úsek napojení stávající komunikace na II/125, oboustranný chodník

- MO2 8,5/7,5/50
- konstrukce vozovky je navržena s asfaltovým krytem – konstrukce A
- 0,600 vlevo – k průmyslovému areálu
 - dvoupruhová, šířka v hraně vozovky 6,5 m
 - pouze křižovatkový úsek napojení budoucí areálové komunikace na II/125
 - předpokládaný typ navazujícího uspořádání MK MO2 8,5/7,5/50
 - konstrukce vozovky je navržena s asfaltovým krytem – konstrukce A

SO 121 Chodníky

Podél silnice II/125 je v km 0,000 – 0,402 navržen pravostranný chodník šířky 2,0 m, včetně bezpečnostního odstupu 0,5 m. Levostranný chodník je navržen v km 0,311 – 0,377.

Chodník je navržen s dlážděným krytem z betonové dlažby.

Součástí objektu je rovněž předláždění stávajícího chodníku před zdí židovského hřbitova v km 0,210 – 0,230 vlevo. Stávající chodník je s asfaltovým krytem, nově bude navržen kryt z drobné kamenné kostky.

k) bilance stavby - vstupy, spotřeby a výstupy (hmoty, média, srážková voda, energie, typy a produkce emisí, odpadů, bilance vodní nádrže, zajištění minimálního zůstatkového průtoku, definování neškodného odtoku, stanovení kapacity koryt, definování požadavků na zásobování vodou, množství odpadních vod aj.),

Jedná se o nevýrobní stavbu dopravní infrastruktury, která sama o sobě neprodukuje odpady. Nepředpokládá se tak výrazná spotřeba médií a hmot nad rámec běžné údržby komunikací.

Dešťová voda spadá na zpevněné plochy v intravilánu bude odvedena podélným a příčným sklonem vozovek a chodníků do úžlabí mezi vozovkou a obrubníkem, odkud bude uličními vpustmi svedena do dešťové kanalizace. Dešťová kanalizace je navržena na desetiletou periodicitu. Dešťová kanalizace je přes kalovou jámku s nornou stěnou zaústěna do Boreckého potoka.

V extravilánu jsou navrženy příkopy nezpevněné i zpevněné v závislosti na podélném sklonu, voda bude svedena příkopy do kalových jímek a následně do dešťové kanalizace.

Úkolem jímek je především vytvoření kalového prostoru pro zachycení splachů z polí a nečistot z provozu silnice. Stabilní norná stěna chrání proti vtoku ropných látek při dopravní nehodě.

l) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě,

V rámci stavby nevzniknou nové požadavky na komunikační vedení, dojde pouze k přeložkám stávajících komunikačních vedení do nové polohy (SO 451), případně k prodloužení chráničky na stávajícím vedení (SO 452).

m) předpokládaný stavební postup podle zásad organizace výstavby, věcné a časové vazby stavby, související (podmiňující, vyvolané) investice

Výstavba bude probíhat ve 3 etapách vždy za úplné uzavírky úseku. Rozhraní etap je uvažováno v km 0,320 tedy v místě styku nároží křižovatky MK K Čechovu a silnice II/125 a v km 0,415 před třetím sjezdem na parkoviště u hřbitova.

Toto řešení umožní realizaci křižovatky K Čechovu v rámci **1. etapy** a její uvedení do předčasného užívání. Přístup do místní části Čechov bude zajištěn po provizorní komunikaci ve směru od Pavlovic. Provoz na provizorní komunikaci bude vzhledem k nedostatečnému

rozhledu na protijedoucí vozidla řízen kyvadlově – pomocí SSZ, případně předem určených proškolených pracovníků stavby. Přístup na hřbitov bude zajištěn ze směru od Pavlovic s využitím stávajících sjezdů na parkoviště.

V rámci **2. etapy** bude přístup do části Čechov zajištěn po již realizované křižovatce ve směru z centra Vlašimi, přístup na městský hřbitov a k autosalonu bude možný pouze ze sjezdu v km 0,4206 ve směru od Pavlovic.

Během **3. etapy** výstavby bude přístup na městský hřbitov a k autosalonu možný po již zrekonstruovaném vjezdu v km 0,3532, přístup bude možný pouze ve směru z centra Vlašimi. S ohledem na etapizaci stavby se celková doba výstavby se předpokládá v délce 14 měsíců, v rámci 2 stavebních sezón. Předpoklad zahájení stavebních prací na 1. etapě výstavby je v 2. polovině roku 2025, realizace 2. a 3. etapy pak v 1. polovině roku 2026.

Současně s touto stavbou bude probíhat výstavba související stavby vodovodu a splaškové kanalizace v rámci akce „**Vodovod a kanalizace Čechov**“, kterou projekčně zajišťuje AQUECON a.s. Související stavba je připravována samostatně, jejím investorem je Město Vlašim jako součást DSO Společná voda. Stavba bude také soutěžena a realizována samostatně s podmínkou časové koordinace výstavby obou staveb.

Stavba bude rovněž provedena v koordinaci s přeložkou vedení NN, kterou zajišťuje ČEZ Distribuce, a.s. jako samostatnou akci pod názvem „**Vlašim – Vlasákova – kNN a vNN – přeložka kabelového vedení kNN a vNN**“. Projekční práce ve stupni PDS řeší Elektro Martínek.

Průběh těchto vedení je patrný z přílohy **C.3 Koordinační situační výkres**.

n) požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby

S ohledem na nutnost zajištění přístupu do lokality Čechov a ke hřbitovu a na možnosti vedení objízdných tras se předpokládá realizace stavby postupně ve třech fázích, kdy budou zrealizované fáze předány do předčasného užívání.

o) seznam výsledků zeměměřických činností podle jiného právního předpisu, které mají podle projektu výsledků zeměměřických činností vzniknout při provádění stavby

Po dokončení stavby bude provedeno zaměření skutečného provedení stavby.

Dále budou na základě smlouvy o spolupráci mezi KSUS a městem Vlašim vyhotoveny Geometrické plány pro oddělení pozemků ve vlastnictví Středočeského kraje a města Vlašim a dojde k jejich převodu.

Rovněž budou na základě skutečné polohy uložení inženýrských sítí vyhotoveny geometrické plány pro zřízení služebnosti.

B.2. ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

Z architektonického hlediska dojde k úpravě připojení stávajících sjezdů a křižovatek na silnici II/125. Doplnění chodníků a zálivů autobusových zastávek, osazení nových stožárů veřejného osvětlení a k úpravám zelených ploch.

Vozovky silnice II. třídy, místních a účelových komunikací jsou navrženy s asfaltovým krytem. Vozovka v místě autobusových zálivů bude z kamenných kostek 160 x 160 mm.

Chodníky, včetně nástupišť autobusových zastávek jsou navrženy s krytem z betonové zámkové dlažby šedé barvy. Reliéfní prvky pak z barevně kontrastního betonu – např.

červené/černé barvy. Chodník podél zdi židovského hřbitova bude proveden z drobných žulových kostek.

Zárubní zdi budou provedeny z železobetonu, líc zdí bude opatřen reliéfními vlisy dle požadavku orgánu památkové péče.

Opuštěné úseky stávající silnice II/125 budou rekultivovány. Na pozemku p. č. 996 bude podél chodníku doplněna výsadba dřevin.

B.3. STAVEBNĚ TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ ŘEŠENÍ

B.3.1. Celková koncepce stavebně technického a technologického řešení

V rámci SO řady 100 je primárně řešena změna stavby stávající silnice II/125, kdy dojde ve 2 úsecích k jejímu přeložení do nové polohy a k rozšíření stávající vozovky na normovou šířku. V úseku konec obce – KÚ bude provedena rekonstrukce krytu ve stávajících šířkových parametrech. Dále je řešeno napojení stávajících místních a účelových komunikací na přeloženou, příp. rozšířenou, silnici II/125 a novostavba chodníků.

Nově navrhovaná konstrukce vzešla z Diagnostického průzkumu stávající vozovky. Konstrukce chodníků a vozovek MK a ÚK byly zvoleny dle katalogu TP 170.

SO řady 200 řeší novostavbu zárubních zdí v km 0,220 vlevo a 0,300 vpravo. Statické výpočty jsou součástí objektů.

SO řady 300 řeší novostavbu dešťové kanalizace včetně 3 kalových jímek se stabilními nornými stěnami. Kapacitní výpočty jsou součástí Celkového vodohospodářského řešení.

So řady 400 řeší přeložky, případně ochranu stávajících vedení NN a SEK.

So řady 500 řeší přeložku stávající plynovodní přípojky.

SO řady 700 řeší přeložku oplocení v km 0,250.

SO řady 800 řeší rekultivaci opuštěných ploch silnice II/125 po změně vedení trasy a náhradní výsadbu dřevin.

B.3.2. Celkové řešení podmínek přístupnosti

a) celkové řešení přístupnosti stavby, se specifikací jednotlivých částí stavby, které podléhají požadavkům na přístupnost, včetně dopadů předčasného užívání a zkušebního provozu a vlivu objektu na okolí

Silnice II. třídy je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Stavba ve svém ZÚ a KÚ navazuje na stávající silnici II/125. Také překládané MK a ÚK navazují na stávající síť.

Podél silnice II/125 vpravo je navrženo prodloužení stávajícího chodníku o šířce 2 m. Chodník je ukončen v místě autobusových nástupišť. Případný pohyb chodců dál ve směru staničení je předpokládán po zpevněné krajnici silnice II/125. Principy a požadavky pro přístupnost a užívání osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace jsou popsány v kapitole B.5.f) této STZ.

V rámci stavby je řešeno připojení parkoviště u hřbitova na silnici II/125. V současném stavu má parkoviště 3 obousměrné sjezdy. Sjezd v km 0,36322 bude zachován jako obousměrný. V místě prostředního sjezdu je nově navržen záliv autobusové zastávky. Sjezd v km 0,42062 bude nově sloužit pouze pro výjezd z parkoviště.

b) popis navržených opatření - zejména přístup ke stavbě, prostory stavby a systémy určené pro užívání veřejností, zejména informační a orientační systém stavby

Stavba bude přístupná po stávající silnici II/125. Informační a orientační systém stavby je řešen v SO 101 a SO 111 návrhem trvalého svislého a vodorovného dopravního značení.

Po dobu výstavby jsou v rámci SO 171 navržena dopravně inženýrská opatření, tj. značení stavby a objízdných tras.

c) popis dopadů na přístupnost z hlediska uplatnění závažných územně technických nebo stavebně technických důvodů nebo jiných veřejných zájmů

Realizací stavby nedojde ke změně přístupnosti zájmové oblasti.

B.3.3. Zásady bezpečnosti při užívání stavby

Jedná se o stavbu veřejné dopravní infrastruktury, kde platí pravidla silničního provozu.

B.3.4. Technický popis stavby

a) popis stávajícího stavu

Stávající silnice II/125 je v km 23,280 – km 23,430 provozního staničení vedena třemi protisměrnými oblouky o malém poloměru cca 125 m, 40 m a 95 m při maximální povolené rychlosti 50 km/h.

Obdobná situace nastává v km 23,730 – km 23,880 provozního staničení, kde se rovněž jedná o 3 protisměrné oblouky o poloměrech cca 180 m, 120 m a 165 m při maximální povolené rychlosti 90 km/h.

V těchto 2 úsecích je v rámci PD navrženo plynulejší vedení trasy.

V rámci přípravy byla provedena diagnostika stávající vozovky a geotechnický průzkum viz kapitulu **B.1.d)**.

Pravostranný chodník je v současném stavu ukončen v km 23,240, dále se předpokládá pohyb chodců po krajnici nebo jejich přechod na samostatnou panelovou stezku vlevo od silnice II/125, která vede kolem ohradní zdi židovského hřbitova.

b) popis navrženého stavebně technického a konstrukčního řešení

• SO 101 Silnice II/125

SO 101 řeší rekonstrukci silnice II/125 v délce 1000 m s přeložením trasy ve dvou úsecích.

ZÚ je v km 0,000 v místě konce hrany mostních říms mostu ev. č. 125-019 přes Borecký potok. Za ZÚ následuje přechodový úsek v délce 10 m.

KÚ je v km 0,980 přibližně 20 m před hranicí katastrálních území Vlašimi a Pavlovic u Vlašimi. V KÚ je navržen 20 m dlouhý přechodový úsek pro napojení konstrukčních vrstev vozovky a šířky NK na stávající stav.

V úseku km 0,000 – 0,460 se silnice bude nacházet v intravilánu města Vlašim, návrhová rychlost je tak je uvažována shodná jako nejvyšší povolená rychlost, tj. 50 km/h.

V navazujícím úseku (km 0,460 – 0,660) je uvažována maximální povolená rychlost 70 km/h, návrhová rychlost je dle předchozího stupně PD uvažována 50 km/h.

V km 0,660 – KÚ je nejvyšší povolená rychlost je 90 km/h.

Pozn.: Osazení SDZ začátek/konec obce, tedy IZ 4a/b bylo oproti DSP změněno na základě výsledků Bezpečnostního auditu PK [11]. Případný posun IZ 4a,b do původně navrhované polohy v km 0,690 bude znovu prověřen po realizaci průmyslového areálu a případné další výstavby. Návrhové prvky SO 101 byly ponechány bez úprav dle původního návrhu na návrhovou rychlost 50 km/h (dle ČSN 73 6110).

Navržené směrové vedení silnice II/125 sleduje v ZÚ prodloužení osy komunikace na mostě ev. č. 125-019. Na přímou délky 95,70 m navazuje levotočivý směrový oblouk o poloměru 250 m a na něj inflexní oblouk o stejném poloměru. Přechodnice jsou navrženy v délce 50 m. Následuje přímá o délce 108,2 m a levotočivý oblouk o poloměru 800 m s přechodnicemi délky 50 m.

V místě výstupní přechodnice se osa komunikace napojí na stávající osu silnice II/125. Trasa po přímé délky 27,55 m sleduje stávající vedení pravotočivým směrovým obloukem o poloměru 600 m s výstupní přechodnicí délky 50 m, přímou v délce 28,64 m, pravotočivým obloukem o poloměru 2500 m a přímou délky 18,41 m.

Mimo stávající trasu silnice II/125 je navrženo nové směrové vedení v úsecích:

- v km 0,080 – km 0,230 (km 23,280 – km 23,430 provozního staničení)
- v km 0,530 – km 0,680 (km 23,730 – km 23,880 provozního staničení)

V ZÚ návrh nivelety navazuje na niveletu na mostě ev. č. 125-019. Niveleta je v celé délce trasy ve stoupání. Podélný sklon je navržen v rozsahu 3,25 % - 8 %. Minimální výškový zakružovací oblouk je navržen o poloměru 2000 m, maximální o poloměru 6000 m.

Od km 0,690 sleduje navržená niveleta stávající výškové vedení silnice II/125.

V rámci stavby jsou navržena 3 základní šířková uspořádání vozovky silnice II/125. V úseku od ZÚ (km 0,000) po hranu zálivů autobusových zastávek v km 0,38872 (resp. km 0,41453 vpravo) je navržen typ příčného uspořádání MS2 10,5/9,0/50. Na toto uspořádání bude navazovat extravilánová úprava v návrhové kategorii S 9,5/50. V křižovatkách v km 0,30784 a 0,600 je navržen přídatný pruh pro odbočení vlevo z hlavní komunikace o šířce 3,25 m. V km 0,690 – 0,710 je navržen přechodový úsek délky 20 m, za kterým následuje rekonstrukce krytu vozovky ve stávajících parametrech. Návrhová kategorie přibližně odpovídá S7,5/80. Šířka komunikace je v tomto úseku cca 6,2 m.

Základní příčný sklon je navržen střechovitý 2,5 %. Ve směrových obloucích, které vyžadují klopení, je navržen jednostranný sklon. Vzhledem k poloměru oblouků je navržen maximální jednostranný příčný sklon 2,5 %. Délka vzestupnice je navržena dle ČSN 73 6110.

Základní sklon zemní pláně je 3,0 %.

Přechod pro chodce přes silnici II/125 je navržen v km 0,3225. Přechod je umístěn v místě dopravního stínu stykové křižovatky s ul. K Čechovu. Vzhledem ke své délce je součástí přechodu dělicí ostrůvek šířky 2,2 – 2,6 m.

V km 0,370 vlevo a v km 0,395 vpravo jsou navrženy zálivy autobusových zastávek. Šířka zálivu je 3,0 m. Délka nástupní hrany je 12 m, výška nástupní hrany je 20 cm. Délka vjezdových a výjezdových klínů je 15 m. Příčný sklon vozovky autobusového zálivu je 2,5 % směrem k silnici II/125. Kryt autobusových zálivů je z kamenné kostky.

V km 0,000 – km 0,38872 (resp. km 0,41453 vpravo) je podél komunikace navržen silniční betonový obrubník s výškou nášlapu 12 cm. Na toto řešení navazuje extravilánová úprava s nezpevněnou krajnicí šířky 0,75 m.

Nezpevněná krajnice bude zpevněna vrstvou z asfaltového recyklátu fr. 0/22 v tl. 150 mm:

- v šířce 0,75 m v místech osazení směrových sloupků
- v šířce 0,50 m v místech osazení ocelového svodidla. Zbývající část krajnice v šířce 1,00 m a přilehlý nový svah budou opatřeny ornici v tl. 0,15 m a osety travním semenem.

Nezpevněná krajnice se provede snížená o 3 cm vůči zpevněné krajnici. Příčný sklon krajnice je navržen 8,0 % od vozovky.

Součástí SO 101 je vodorovné a svislé dopravní značení silnice II/125, včetně značení autobusových zastávek.

• **SO 111 Místní a účelové komunikace**

V rámci SO 111 jsou řešeny tyto komunikace:

V **km 0,00583 vlevo** je navržena úprava stávající účelové komunikace. V délce 24,35 m je navržena úprava výškového a směrového vedení. Komunikace je jednopruhová, obousměrná. Šířka vozovky komunikace je sjednocena na 4 m, krajnice je navržena v šířce 0,5 m. V místě napojení na stávající stav je šířka komunikace 3,9 m. Komunikace tedy odpovídá typu příčného uspořádání komunikace MO1k 5,0/5,0/30. Příčný sklon v místě napojení na II/125 odpovídá jejímu podélnému sklonu v tomto místě, tedy 4,7 %. V místě pravotočivého směrového oblouku je navržen jednostranný sklon 2,5 %. Základní sklon zemní pláně je 3,0 %.

V **km 0,062821 vpravo** je navržena úprava stávající účelové komunikace. V délce 16,5 m je navržena úprava výškového a směrového vedení. Komunikace je jednopruhová, obousměrná. Šířka komunikace je v místě připojení na II/125 5 m. Dále se zužuje až na stávající šířku komunikace 2,55 m. Nezpevněná krajnice je navržena v šířce 0,5 m. Je uvažováno s typem příčného uspořádání komunikace MO1k 5,0/5,0/30. Příčný sklon v místě napojení komunikace na II/125 odpovídá jejímu podélnému sklonu v tomto místě, tedy 6,6 %. Dále je navržen jednostranný příčný sklon 2,5 %. Základní sklon zemní pláně je 3,0 %. Pod komunikací je převeden propustek DN 600 s vtokovou jímkou.

V **km 0,08463 vlevo** je navržen společný sjezd pro přístup na pozemek parc. č. 865/5 a na účelovou komunikaci která se nachází na pozemku parc. č. 865/6 v k. ú. Vlašim. Šířka sjezdu je 16 m. Výška nášlapu obrubníku je 5 cm nad vozovkou silnice II/125.

V **km 0,12617 vpravo** je navrženo nové připojení účelové komunikace na silnici II/125. V délce 33,0 m je navržena úprava výškového a směrového vedení. Komunikace je dvoupruhová. Šířka vozovky komunikace je sjednocena na 6 m. Nezpevněná krajnice je navržena v šířce 0,75 m. Komunikace tedy odpovídá typu příčného uspořádání komunikace MO2k 7,5/7,5/30. V místě připojení na silnici II/125 je příčný sklon shodný s podélným sklonem komunikace a to 8 %. Dále je komunikace navržena v jednostranném příčném sklonu 2,5 %, v místě napojení pak jednostranném sklonu 1 %. Součástí přeložky je odstranění stávajícího propustku a osazení nového DN 600.

V **km 0,30784 vlevo** je navržena úprava místní komunikace K Čechovu v délce 24,50 m. V rámci úpravy stykové křižovatky je navržena úprava nároží křižovatky včetně doplnění chodníků a místa pro přecházení. Směrové vedení komunikace je zachováno v přímé. Šířka komunikace je 6,5 m. Je uvažováno s typem příčného uspořádání komunikace MO2 8,5/7,5/50. Poloměr nově navržených nároží je 8,5 m a 10,0 m. Stávající vjezd na pozemek parc. č. 879/36 je zachován.

V **km 0,35322 vpravo** je navržena úprava stávajícího sjezdu na parkoviště u hřbitova. Vjezd je nadále navržen jako obousměrný v šířce 5,5 m mezi obrubami. Nároží jsou zaoblena v poloměru 5,5 m a 4,0 m. V nároží je navrženo místo pro přecházení. Vjezd na parkoviště v **km 0,387** bude zrušen, v jeho místě je navržena autobusová zastávka. Sjezd parkoviště v **km 0,42062** bude nově sloužit pouze pro výjezd z parkoviště. Je navržen v šířce 5 m. Nároží

jsou zaoblena v poloměru 3,0 m a 4,0 m. Na rozhraní vjezdů a plochy parkoviště, je stejně jako podél nově osazovaného obrubníku. navrženo doplnění šterbinového žlabu. Dále je v rámci stavby řešeno osazení nového obrubníku dl. 60 m v místě hrany parkoviště před autosalonem. Stávající obrubník se žlabem budou odstraněny. Povrch parkoviště bude nově odvodněn do uličních vpustí řešených v SO 302.

V km **0,600 vlevo** je navržena nová místní komunikace, která bude sloužit pro připojení plánovaného průmyslového areálu. Šířka zpevnění je 6,5 m, šířka nezpevněné krajnice je 0,5 m. Je uvažováno s typem příčného uspořádání komunikace MO2k 7,5/7,5/50. Poloměr nároží je navržen 10 m.

Přes místní a účelové komunikace jsou v rámci SO 111 navržena místa pro přecházení. Místa pro přecházení jsou opatřena varovným pásem š. 40 cm a sníženým obrubníkem na 2 cm.

Součástí SO 111 je vodorovné a svislé dopravní značení dotčených místních komunikací.

Součástí SO je rovněž přesun reklamního totemu „Škoda Plus“ do km 0,300.

• **SO 121 Chodníky**

V km 0,000 – km 0,402 je podél vozovky vpravo navržen chodník šířky 2,0 m (včetně bezpečnostního dostupu 0,5 m směrem od vozovky II/125). V místě zárubní zdi je chodník rozšířen o bezpečnostní odstup 0,25 m na celkovou šířku 2,25 m.

V místě nástupiště autobusové zastávky je šířka chodníku 2,5 m. Nástupiště budou vybavena průchozím přístřeškem pro čekání cestujících s lavičkou a odpadkovým košem. Přesné rozměry a typ přístřešku budou upřesněny v dalším stupni PD na základě požadavků města Vlašim.

Směrové a výškové vedení chodníku vychází z vedení trasy silnice II/125 v rámci SO 101. Nejvyšší podélný sklon chodníku tak je 8 %.

Příčný sklon chodníku je navržen 2 % směrem k vozovce.

V současném stavu se nachází v km 0,090 – km 0,300 levostranná stezka pro chodce oddělená od vozovky silnice II/125 pásem zeleně. Povrch je asfaltový, případně z betonových panelů.

Vzhledem k přeložce silnice II/125 bude část stezky v km 0,090 – km 0,210 odstraněna a v jejím místě se bude nacházet zemní těleso přeložené vozovky.

V km 0,311 – km 0,377 je navržen nový levostranný chodník š. 2,0 m k nástupišti autobusové zastávky o šířce 2,5 m. Voda z chodníku bude příčným sklonem 2 % svedena na vozovku silnice II/125. Vodicí linii pro osoby se ztíženou orientací bude tvořit záhonový obrubník s hranou 6 cm nad chodníkem.

Součástí objektu je rovněž předláždění stávajícího chodníku před zdí židovského hřbitova v km 0,210 – 0,230 vlevo. Stávající chodník je s asfaltovým krytem, nově bude navržen kryt z drobné kamenné kostky.

V km 0,000 – km 0,065 je navrženo osazení zábradlí s vodorovnou výplní z důvodu vysokého násypu o výšce až 3,2 m. Horní hrana zábradlí bude ve výšce 1,1 m nad povrchem chodníku.

• **SO 171 Dopravní opatření**

V rámci objektu SO 171 je zpracováván návrh dopravních opatření pro realizaci stavby.

Objízdné trasy

Objekt zahrnuje přechodné dopravní značení na objízdných trasách a návrh oprav vozovek objízdných a návozních tras po ukončení stavby.

Objízdná trasa pro vozidla do 3,5 t a BUS je pro všechny etapy výstavby společná. Trasa v celkové délce 10,3 km bude vedena po místní komunikaci ul. Československé armády ve Vlašimi a dále po silnici III/12511 přes Řimovice do Zdislavic, po III/12513 přes Rataje na

křižovatku silnic II/125 a II/126. Linková doprava bude vedena po trasách předem projednaných s dopravcem.

Oprava povrchů komunikací OT a NT je uvažována následujícím způsobem:

- frézování krytu v celé šířce vozovky v tloušťce 110 mm a položení nové ohrusné a ložné vrstvy, seříznutí stávající nebezpečné krajnice a její obnova

Provizorní komunikace

MK K Čechovu je jedinou přístupovou komunikací do místní části Čechov, z toho důvodu je po dobu prací v křižovatce navržena provizorní komunikace. Stavební práce budou uzpůsobeny tak, aby byla křižovatka a MK uzavřena co nejkratší dobu.

Začátek provizorní komunikace je umístěn na osu SO 101 v km 0,34616. Provizorní komunikace je následně vedena v protisměru oproti staničení SO 101. KÚ je v km 0,065, což odpovídá staničení 0,0433 MK K Čechovu (SO 111).

Délka provizorní komunikace je 65 m. Konstrukce vozovky provizorní komunikace je navržena v úseku od km 0,006 po km 0,059 (vztaženo k ose), ve zbylých úsecích využívá trasa vozovky stávajících komunikací II/125 a MK K Čechovu. Komunikace je navržena v šířce 4 m. Nebezpečná krajnice je navržena v šířce 0,5 m. Klopení je navrženo jednostranné s ohledem na připojení na stávající komunikace v rozsahu 2,09 % - 3 %.

• SO 211 Zárubní zeď vlevo v km 0,220

V rámci SO 211 je navržena úhlová ŽB zeď o šířce dříku 0,4 m. Délka zdi v lici je 42,130 m.

Zeď je založena hlubinně na vrtaných mikropilotách. Pod základem jsou po á2,5 m provedeny mikropiloty „do kříže“ s odklonem 10°. Mikropiloty tvoří trubka Ø89/10 délky 3,5 m s 2,5 m dlouhým kořenem ve vrtu průměru 130 mm, které jsou vetknuty do základů. Vrtání mikropilot bude provedeno z pilotážní plošiny cca v úrovni budoucí komunikace a bez hluchého vrtání.

Základ je monolitický ze železobetonu C30/37 XF4 vyztužený betonářskou výztuží B500B, výšky 0,5 m. Horní povrch základu je v příčném sklonu min. 4%. Hrana základu bude oproti vozovce o 0,12 m výše a bude tak v tomto úseku substituovat obrubník, dřík zdi je od hrany vozovky odsazen o šířku bezpečnostního odstupu 0,5 m.

Z výkopových prací budou provedeny výkopy nutné pro založení nových zdí. Výkopy jsou uvažované vzhledem ke skalnímu podloží jako svahované ve sklonu 1:1 až 2:1.

Dřík je navržen tl. 0,4 m a je vetknut do základu. Dřík je navržen z betonu C30/37 XF4 vyztužený betonářskou výztuží z oceli B500B. Pohledová plocha dříku bude provedena se speciální úpravou vložením do bednění matrice se strukturou kamene – imitace kyklopského zdiva se spárou hl. cca 1 cm. Schéma matrice bude předloženo NPÚ k odsouhlasení. Z dříku bude vyčnívat betonářská výztuž pro kotvení římsy.

Římsa je navržena monolitická železobetonová s výškou 300 mm a šířky římsy 400 mm. podélným směrem je sklon římsy v proměnném sklonu kopírujícím sklon vozovky a v příčném směru je 4%.

Na římsu bude osazeno ocelová dvoumadlová zábrana proti pádu osob s výškou 1,1 m. Odstín RAL zábradlí určí investor při realizaci stavby, předpokládá se barva antracit. Konečná podoba (typ, barva, ...) zábradlí bude konzultována s NPÚ.

• SO 212 Zárubní zeď vpravo v km 0,300

V rámci SO 212 je navržena úhlová ŽB zeď o šířce dříku 0,4 m. Délka zdi v lici je 73,145 m.

Založení zdi je plošné.

Základ je monolitický ze železobetonu C25/30 XF2 vyztužený betonářskou výztuží B500B, výšky 0,5 m se skloněným horním povrchem směrem ke stranám. Základ je široký 2,2 m. Vůči dříku

je základ v líci předsazen o 0,2 m a na rubu přesahuje dřík o 1,6 m. V místě křížení s přeložkou plynovodu je základ vynechán na v délce 1,5 m tak, aby nepřítěžoval plynovod.

Při výkopových pracech se ověří přesná poloha plynovodu (vytyčení správcem) a tvar základu se případně upraví. Horní povrch základu je v příčném sklonu min. 4%.

Z výkopových prací budou provedeny výkopy nutné pro založení nových zdí. Výkopy jsou uvažované vzhledem ke skalnímu podloží jako svahované ve sklonu 1:1 až 2:1.

Za rubem SO 212 bude ze strany parkoviště v celé délce zdi provedeno záporové pažení. Při výkopových pracech a provádění pažení se ověří přesná poloha všech IS (především plynovodu – vytyčení správcem). Záporové pažení bude v místě plynovodu vynecháno a zesíleno zemními kotvami. Výstavba zárubní zdi rovněž vyvolá demontáž stávajícího reklamního panelu na betonovém základu, který bude po dokončení zárubní zdi přemístěn do nové polohy.

Dřík je navržen tl. 0,4 m a je vetknut do základu. Dřík je navržen z betonu C30/37 XF4 vyztužený betonářskou výztuží z oceli B500B. Pohledová plocha dříku bude provedena bez dalších úprav, tj. pohledový beton. Z dříku bude vyčnívat betonářská výztuž pro kotvení řims.

Římso je navržena jako monolitická železobetonová výšky 300 mm. Na římse bude osazeno ocelové mostní zábradlí se svislou výplní. Zábradlí bude z trubkových profilů. Výška zábradlí je 1,1 m.

• SO 301.1 Dešťová kanalizace – město Vlašim

Dnešní silnice II/125 je odvodněna klasickými silničními příkopy. Nově je v úseku od ZÚ po autobusové zastávky navrženo intravilánové řešení s obručníky a uličními vpustmi, které jsou zaústěné do nově navržené dešťové kanalizace.

Objekt SO 301.1 zahrnuje stoky dešťové kanalizace, včetně přípojek, kalovou jímku s nornou stěnou v km 0,015 – následným správcem bude město Vlašim.

Dešťová kanalizace je navržena ve vyhrazeném prostoru v souběhu s kanalizací splaškovou a vodovodem. Splašková kanalizace a vodovod Čechov jsou součástí samostatné související investice, která bude realizována současně s touto akcí.

Potrubí stoky silniční kanalizace je navrženo z plastového hrdlového potrubí s vnitřním průměrem, DN 600 a DN 300. Potrubí přípojek od uličních vpustí je navrženo z plastového hrdlového potrubí s vnitřním průměrem DN150.

Vstupní šachty navrhujeme provést typové betonové prefabrikované DN 1000 na potrubí DN 300 a DN 600, v případě revizní šachty Š15 a Š20 (s přítokem od kalových jímek) šachtu DN 1200 pro potrubí DN 600.

V km 0,015 vpravo je navržena sedimentační jímka se stabilní nornou stěnou s odtokem do dešťové kanalizace a odtokem do Boreckého potoka. Na šikmé výústní čelo pro DN 600 navazuje opevněný příkop. V místě samotného vyústění do potoka je navrženo opevnění dna a protilehlého břehu kamennou rovinou s vyklínováním.

Výtok bude dle požadavku správce povodí – Povodí Vltavy, státní podnik označen na viditelném místě evidenčním číslem PV-264-0153-v.

Dále objekt zahrnuje lapač splavenin podchycující příkop řešený v rámci SO 121 v km 0,320.

Celková délka kanalizace

DN 600 PP SN16		600,53m
DN 600 PP SN16	příp. kalových jímek	21,50m
DN 300 PP SN16	příp. LS a propoj do areálu	45,00m
DN 150 PP SN12	přípojky UV	149,72m

<i>Lapač splavenin</i>	<i>oboustranný</i>	<i>1 ks</i>
<i>Kalová jímka s nornou stěnou</i>		<i>1 ks</i>
<i>Výústní objekt na potrubí DN 600</i>		<i>2 ks</i>

• **SO 301.2 Dešťová kanalizace – Středočeský kraj**

Objekt 301.2 zahrnuje vpusti ve vozovce silnice II/125 a kalové jímky v km 0,435 a v km 0,615 - následným správcem zde bude KSÚS.

Uliční vpusti jsou navrženy celoprefabrikované s kalovým košem. Jejich konstrukce bude v souladu s DIN 4052 s vnitřním průměrem 450 mm. Spoje budou provedeny materiálem odolným proti CHRL. V místě u obrubníku bude na vpust osazena rovná mříž 500/500 mm. Bude použita silniční mříž rovná v souladu s požadavky ČSN EN 124, pro zatížení ve třídě D 400. Mříž bude z tvárné litiny s pantem.

Objekt zahrnuje kalové jímky s nornou stěnou v km 0,435 vpravo a v km 0,615 vlevo. Tyto kalové jímky s nornou stěnou nejsou využity v celkovém vodohospodářském řešení jako retenční pro snížení odtokových špiček ze silničního příkopu. Slouží výhradně jako stabilní norná stěna a kalová jímka pro zachycení možných splachů z přilehlých polí.

V km 0,390 vlevo je navržen typový, betonový lapač splavenin s plastovou mříží. Odtok z lapače do kanalizace bude plastovou přípojkou DN 300.

<i>Uliční vpusti všechny včetně přípojek</i>	<i>31 ks</i>
<i>Lapač splavenin jednostranný</i>	<i>1 ks</i>
<i>Kalová jímka s nornou stěnou</i>	<i>2 ks</i>

• **SO 302 Odvodnění parkoviště**

V rámci SO 302 je řešeno odvodnění parkoviště před autoservisem. Vzhledem ke stavbě nové zárubní zdi SO 212 je nutné podchytit vody z parkoviště, které jsou ve stávajícím stavu svedeny po svahu do příkopu silnice II/125.

U Auto Brejla je pod rohem parkoviště stávající šachta sloužící zřejmě pro drenážní vody okolo nově postaveného areálu a pro podchycení dešťových svodů. Šachta, do které jsou zaústěny uvedené svody bude v rámci stavby odstraněna z důvodu kolize s pažením pro výstavbu zárubní zdi.

Je navržena nová šachta (Š24), do které budou všechny stávající přípojky + nové propojení vpustí u parkoviště zaústěny.

V rámci SO 111 je navržena výměna stávajícího obrubníku za nový, v rámci SO 302 zde budou osazeny 2 nové propojené uliční vpusti. Stoka SO 302 pak bude zaústěna do SO 301.1 v místě šachty Š9.

Součástí objektu jsou dále 2 kanalizační přípojky zajišťující odvedení dešťových vod ze šterbinových žlabů. Přípojky jsou zaústěny do Š12 a Š13, které jsou součástí SO 301.1. Samotný šterbinový žlab je součástí SO 111.

Celková délka kanalizace

<i>Plastové potrubí</i>	<i>DN 300</i>	<i>PP SN12</i>	<i>19,40m</i>
<i>Přípojky ŠV</i>	<i>DN 200</i>	<i>PP SN12</i>	<i>19,70m</i>
<i>Propoj stáv. kanalizace</i>	<i>DN200</i>	<i>PP SN12</i>	<i>10,00m</i>
<i>Přípojky UV</i>	<i>DN 150</i>	<i>PP SN12</i>	<i>37,30m</i>

Kanalizační šachta	1 ks
Kanalizační šachta - spadiště	1 ks
Uliční vpusti	2 ks
Štěrbínové vpusti	2 ks
Čistící kusy	1 ks

• SO 431 Veřejné osvětlení

Stavební objekt řeší osvětlení silnice II/125, jako náhradu za osvětlení stávající. Bude zřízena jednostranná soustava světelných míst, která bude napájena ze stávajících rozvodů veřejného osvětlení. Rovněž bude zřízeno osvětlení přechodu pro chodce v souladu s předpisem TKP15.

Svítlidla budou rozmístěna v návaznosti na normovou třídu osvětlení a s roztečí nejvýše 45 m. Budou instalovány bezpaticové žárově zinkované stožáry jmenovité výšce 10 m. Na dřík stožáru se osadí jednoramenný výložník o délce ramena 1,5 m, příp. 2,5 m. Osadí se svítidla s LED zdrojem světla, 3000 K.

Osvětlení přechodu pro chodce zajistí pozitivní kontrast osob na přechodu. Dle předpisu TKP15 budou instalována dvě světelná místa s asymetrickou charakteristikou a kontrastním odstínem světelného zdroje, 5700 K. Délka výložníků a přesná poloha stožáru před přechodem je závislá na optické charakteristice konkrétního svítidla, dle technického výpočtu 2 m.

Stožáry se vybaví svorkovnicí s řadovými svorkami a pojistkovým spodkem na DIN liště. Svítidlo bude připojeno kabelem CYKY 3-Jx1,5 mm². Napájecí kabel typu CYKY 4-Jx16 mm² bude smyčkově zapojen mezi jednotlivými stožáry.

Základy stožárů budou provedeny jako monolitické, betonové s pouzdrem pro vetknutí stožáru. V základech budou založeny chráničky pro protažení kabelů.

Kabely VO budou uloženy ve volném terénu a chodníku ve výkopu do pískového lože s a s krytím betonovou deskou, nebo cihlou. Pod komunikacemi se uloží do chráničky o profilu 110/94 (např. Kopodur). Chráničky budou ve výkopu obetonovány. V chráničkách bude zataženo lanko pro pozdější protažení kabelu, zároveň budou konce chrániček utěsněny proti vnikání zeminy nečistot dodávanými víky.

Proti účinkům atmosférického přepětí bude mezi stávajícími stožáry položen zemnicí drát (FeZn pr. 10 mm) uložený do společného výkopu s kabelem (min 10 cm od kabelu). Bude provedeno propojení se stávající zemnicí soustavou a na příslušném stožáru pomocí SS svorek. Na zemnicím pásku je nutné provést protikorozi ochranu (PKO) asfaltovou zálivkou, nebo teplem smrštelnou bužírkou dle ČSN 33 2000-5-54 ed.3.

• SO 451 Přeložka sdělovacího vedení CETIN

V zájmové lokalitě stavby jsou evidovány podzemní vedení sítě elektronických komunikací. Přičemž mnohé z kabelů jsou již neprovozované.

V ZÚ stavby bude provedena ochrana kabelu 100XN0,8 v místě rozšířeného vzejdu.

Provozovaný kabel bude uložen do podélně dělené chráničky o profilu 160/138. Přiloží se rezervní chránička o stejném profilu a následně se prostup obetonuje. Dále bude provedena přeložka stejného kabelu od km 0,300 až do km 0,700. Rozsáhlá přeložka zahrnuje i osazení nového ÚR VLAS360. Do rozvaděče budou zapojeny i vložky odbočných kabelů, které budou naspojovány na kabely stávající. Neprovozované kabely budou vytěženy.

Bude uzavřena smlouva o realizaci překládky SEK. Dokumentaci ve stupni PDPS si zajišťuje

CETIN a.s. samostatně.

- **SO 452 - Ochrana optické trasy Telia**

Stavební objekt řeší ochranu komunikačního vedení společnosti Arelion Czech Republic a.s. (dříve Telia Carrier Czech Republic a.s.) na stavbě silnice II/125. Stávající trasa představuje šest optotrubek HDPE 50. V trase je zafouknut optický kabel 96 vl. Stávající křížení se silnicí II/125 je provedeno uložením v plastové chráničce PE 225 v délce 22 m. Detailní informace o uložení chráničky a zejména její hloubce nejsou známy. Předpokládá se, že tato je uložena 1,2 m pod povrchem vozovky. V uvedeném místě bude silnice rozšířena, což představuje zejména odtěžení zářezu a prohloubení příkopů.

Bude provedeno opatrné odkrytí chráničky a části trasy optotrubek na obě strany v délce cca 15 m. Následně bude chránička vyvěšena ve výkopu a tento prohlouben na úroveň umožňující realizaci silnice. Pro zahloubení bude využita rozvlněná délka optotrubek. Nepředpokládá se tedy rozpojení optického kabelu. Na obou koncích bude provedena dodatečná ochrana optotrubek uložením do plastového žlabu. V celé délce prostupu se založí rezervní chránička 160/138.

Kabelové vedení bude mimo prostup opětovně uloženo do pískového lože s krytím plastovou deskou a výstražnou fólií oranžové barvy. Pod vozovkou budou uloženy ve stávající chráničce.

- **SO 501 – Přeložka STL plynovodní přípojky PE dn 32**

V rámci stavby bude dotčena STL plynovodní přípojka dn 32 pro areál autoservisu AB Auto Brejla, s.r.o. Vzhledem k plánovanému rozšíření silnice II/125 bude nutné provést přeložku této plynovodní přípojky.

Silnice II/125 bude upravena tak, že stávající silniční příkop bude nahrazen chodníkem s vynecháním silniční drenáže v tomto úseku, a tedy že stávající plynovodní přípojka vzhledem k tomu, že nebude její krytí sníženo, bude ponechána a na ni bude přivařeno prodloužení chráničky.

Přechod silnice II/125 bude proveden v trase stávající přípojky. Ukončení stávající chráničky se předpokládá ve vzdálenosti 5,40 m od osy stávající komunikace. Stávající chránička bude ponechána a k ní bude přivařeno prodloužení chráničky PE dn 63 (tento údaj musí být před realizací prodloužení chráničky ověřen po odkopání jejího konce). Délka prodloužení chráničky je 13,42 m, délka nového potrubí přeložky od místa napojení u odbočky z páteřního plynovodu dn 225 je 25,44 m, délka nahrazovaného potrubí přípojky je 24,56 m.

V místě křížení s přeložkou plynovodní přípojky je základ zárubní zdi SO 212 vynechán v délce 1,5 m tak, aby nepřetěžoval plynovodní potrubí. Rovněž bude v místě plynovodní přípojky během stavby vynecháno záporové pažení za rubem zdi, které bude zesíleno zemními kotvami. Při výkopových pracích se ověří přesná poloha plynovodní přípojky (vytyčení správcem) a tvar základu se zjištěnému stavu příp. přizpůsobí.

Součástí SO 501 bude i odstranění a po výstavbě plynovodní přeložky i zpětná obnova konstrukčních vrstev a povrchu parkoviště autoservisu AB Auto Brejla, s.r.o. na ploše 4,0x2,0 m a dále odstranění ze země nahrazovaného potrubí PE d 32 v celé délce 24,56 m. Odstavený úsek plynovodní přípojky bude propláchnut vzduchem nebo inertním plynem a z potrubí budou odebrány vzorky plynu. Odplynění je možno považovat za ukončené, jestliže koncentrace plynu se vzduchem bude nižší než 10% dolní meze výbušnosti, tj. < 0,5% objemových jednotek plynu ve směsi se vzduchem. Pro odplynění platí ČSN 38 6405.

Přeložka plynovodní přípojky bude zhotovena z potrubí PE 100 Ø32x3,0 mm, SDR 11. Chránička bude o rozměru Ø63x5,8 mm, SDR 11. Tento uvedený rozměr navazující chráničky je třeba přizpůsobit dle rozměru stávající chráničky po odkopání jejího konce. Potrubí plynovodní

přípojky bude v chráničce vystředěno plastovými středícími prvky, konec chráničky bude uzavřen manžetou proti vniknutí nečistot do chráničky. Na konci prodloužení chráničky bude osazena číhačka v zemním provedení.

• **SO 701 – Přeložka oplocení v km 0,250**

SO řeší výstavbu náhradního oplocení pozemku parc. č. 966/34 v k. ú. Vlašim.

SO zahrnuje:

- výstavba oplocení v nové poloze
- odstranění stávajícího oplocení
- sejmutí drnů a vrstvy ornice v tl. 150 mm
- úprava terénu
- ohumusování v tl. 150 mm a osetí travním semenem

Součástí objektu SO 701 je odstranění dotčené části stávajícího plotu v délce 50 m až po nejbližší stávající sloupky.

Výstavba nového plotu z drátěného pletiva bude provedena v délce 43 m. Nové ocelové sloupky jsou navrženy ve vzájemné vzdálenosti přibližně 3,0 m. Ocelové sloupky budou osazeny do betonových patek a v případě změny směru vedení plotu budou opatřeny vzpěrami. Krajní sloupky budou rovněž opatřeny vzpěrami.

V šířce 0,5 m (0,25 m na obě strany od osy plotu) bude v tloušťce 0,10 m rozprostřeno drcené kamenivo fr. 0/32 sloužící proti prorůstání plevelů.

Stávající i nově navržené oplocení se nachází na pozemku parc. č. 966/34 (Město Vlašim, Jana Masaryka 302, 25801 Vlašim) v k. ú. Vlašim. Pozemek je součástí zemědělského půdního fondu. Stavbou oplocení dojde k vyjmutí části pozemku ze ZPF. Po dokončení stavby bude oplocená část pozemku uvedena do původního stavu.

• **SO 801 – Rekultivace opuštěných úseků silnice II/125**

V rámci SO 801 jsou řešeny terénní úpravy opuštěných úseků silnice II/125.

Staničení rekultivovaných ploch je vztaženo k provoznímu staničení stávající silnice II/125:

- lokalita 1 A,B – ZÚ km 23,30793 – KÚ 23,43677
- lokalita 2 – ZÚ km 23,75527 – KÚ km 23,88719

Z ploch opuštěných úseků v rozsahu budoucí rekultivace budou odstraněny konstrukční vrstvy vozovek. Stmelené vrstvy vozovky budou odstraněny odfrézováním a odvezeny na skládku. Nestmelené vrstvy je možno použít do tělesa násypů.

Drny ze stávajících příkopů budou odstraněny v tloušťce 100 mm. Budou uloženy na mezideponii a následně využity k rozprostření pod orniční vrstvu.

Dále bude odstraněna případná kontaminovaná zemina.

Dle konfigurace okolního terénu bude odtěženo násypové těleso, nebo budou zasypány zářezové partie do úrovně pro rozprostření ornice. Pro urovnání terénu bude použita zemina z výkopu pro nové vedení silnice II/125. Povrch se urovná a provede se hloubkové meliorační kypření.

Následně bude rozprostřena ornice, která byla rovněž sejmuta z úseků přeložky trasy a po dobu stavby byla uskladněna na deponii ornice. V prvním úseku bude rozprostřena ornice v tloušťce 0,20 m, ve 2. úseku 0,40 m.

Po rozproštění ornice bude plocha oseta travním semenem a předána městu Vlašim k dalšímu využití. V rámci SO 802 je navržena výsadba 20 listnatých stromů na pozemku p. č. 996, část z nich bude vysazena v ploše rekultivace.

- **SO 802 – Náhradní výsadba dřevin**

Jako kompenzace ekologické újmy za vykácené stromy a stromové/keřové skupiny bylo Městským úřadem Vlašim, odborem životního prostředí stanoveno vysadit 20 ks domácích listnatých dřevin v přirozených formách.

Bylo navrženo 10 ks *Malus sylvestris*, 5 ks *Quercus robur* a 5 ks *Acer campestre*.

Stromy budou vysazeny na pozemky parc. č. 996 a 2347/4 podél upravené trasy přeložky silnice II/125. Listnaté stromy budou s balem, či v kontejnerech, bal bude pevný, dobře prokořeněný, nepoškozený. Sazenice budou mít minimální průměr 12-14 cm ve výšce 1,3 m a budou opatřeny ochranným kulem.

Součástí objektu je i následná pětiletá péče o vysazené dřeviny, kterou bude zajišťovat město Vlašim.

c) popis navrženého řešení vodního díla s ohledem na jeho charakter a účel, návrhová kapacita, kategorizace vodního díla pro potřeby technickobezpečnostního dohledu apod.

Vodní dílo není předmětem této stavby, v rámci stavby je řešena silniční dešťová kanalizace včetně kalových jímek s nornými stěnami.

Vodní dílo – vodovod, je předmětem související stavby „**Vodovod a kanalizace Čechov**“, která bude realizována současně s touto stavbou, ale je připravována samostatně. Související stavba je projekčně zpracována AQUECON a.s., jejím investorem je město Vlašim jako součást DSO Společná voda. Stavba bude také soutěžena a realizována samostatně s podmínkou časové koordinace výstavby obou staveb.

B.3.5. Technologické řešení - výčet a popis technických a technologických zařízení

Technologické objekty nejsou součástí stavby.

B.3.6. Zásady požární bezpečnosti

Dle vyhlášky č. 460/2021 Sb., lze stavbu jakožto pozemní komunikaci zařadit do kategorie I představující mírné nebezpečí. Státní požární dozor se tak u této stavby dle zákona č. 133/1985 Sb., nevykonává.

Jedná se stavbu dopravní infrastruktury – v rámci stavby dojde k přeložce, příp. rekonstrukci a šířkovým úpravám stávající silnice II/125 a místní komunikace ul. K Čechovu. V rámci stavby budou rekonstruovány i chodníky a sjezdy, bude tak zachován přístup ke stávajícím objektům pro jednotky IZS.

Protipožární bezpečnost stavby komunikací je zajištěna volbou stavebních materiálů i technickým návrhem. Navržené komunikace jsou v souladu s ČSN 73 6101 a ČSN 73 6110 a jsou navrženy v šířce zpevnění min. 3,0 m a s únosností 100 kN na jednu nápravu, tedy vyhovují dle č. 12.2 ČSN 0802.

B.3.7. Úspora energie a tepelná ochrana

Součástí stavby nejsou objekty budov.

Jedná se o nevýrobní stavbu, která nemá nároky na energii.

B.3.8. Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí

Stavba musí splňovat hygienické požadavky na stavby ve smyslu platných předpisů jako je Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) v platném znění, Zákon č. 372/2011 Sb., o zdraví lidu, ve znění pozdějších předpisů – především zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů, Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce v platném znění, Zákon č. 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

B.3.9. Ochrana stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Součástí stavby nejsou navrženy speciální konstrukce pro ochranu stavby před negativními účinky vnějšího prostředí.

Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Vzhledem k charakteru stavby není ochrana navržena.

Ochrana před bludnými proudy

Ochrana před bludnými proudy se nepředpokládá, s ohledem na absenci zdrojů proudu typu trakčního vedení, popř. trafo-stanic.

Ochrana před technickou seizmicitou

Vzhledem k charakteru stavby není ochrana navržena.

Ochrana před hlukem

Dle zpracované hlukové studie nedojde k překročení hygienických limitů a protihluková opatření nejsou nutná.

Protipovodňová opatření

Nejsou předmětem řešení této stavby. Zájmová lokalita se nachází mimo záplavové území řeky Blanice.

Ochrana před sesuvy půdy

S ohledem na charakter stavby nebylo zjišťováno. Silniční těleso v hlubokém zářezu není navrženo.

Ochrana před vlivy poddolování

Dle webových stránek ČGS se zájmová oblast nenachází v poddolovaném území. Nepředpokládají se také nebezpečná rizika a účinky, které mohou ovlivnit stavbu.

Ostatní negativní vlivy

Nepředpokládají se další nebezpečná rizika a účinky, které by mohly ovlivnit stavbu.

B.4. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

a) napojovací místa na stávající technickou infrastrukturu a přeložky technické infrastruktury, křížení se stavbami technické a dopravní infrastruktury a souběhy s nimi v případě, kdy je stavba umístěna v ochranném pásmu stavby technické nebo dopravní infrastruktury, nebo je-li ohrožena bezpečnost,

Dotčení tras inženýrských sítí je řešeno jejich přeložkami do nové vhodné polohy. V rámci stavby budou realizovány přeložky sítí technické infrastruktury.

Je navrženo vybudování dešťové kanalizace, přeložka stávajícího veřejného osvětlení, jeho doplnění a prodloužení, včetně nasvětlení přechodu pro chodce.

Dále je navržena přeložka plynovodní přípojky v nové niveletě, prodloužení chrániček na sdělovacím vedení a v rámci související stavby přeložka elektrického vedení NN.

V rámci související stavby „Vodovod a kanalizace Čechov“ bude realizována novostavba vodovodu a splaškové kanalizace.

Napojení na technickou infrastrukturu pro potřeby stavby bude řešeno zhotovitelem stavebních prací. Vyjádření jednotlivých správců sítí o existenci stávajících vedení a zařízení v jejich vlastnictví či správě a podmínky činnosti v jejich ochranných pásmech jsou doložena v části **E. Dokladová část.**

b) výkonové kapacity, připojovací rozměry, délky

SO 431 Veřejné osvětlení

- délka osvětlovaného úseku je 440 m
- nově osazovaná svítidla s LED zdrojem světla
- příkon nových svítidel 1107 W, příkon původních svítidel 2000 W -> bilance -803 W, při svícení 4000 h, dojde tedy k úspoře el. energie přibližně 3 500 kWh / rok

SO 452 Ochrana optické trasy Telia

- nemá vliv na kapacitu, jedná se o výškovou přeložku stávajícího vedení a prodloužení jejích chrániček

SO 501 Přeložka STL plynovodní přípojky PE dn 32

- výšková přeložka stávající přeložky PE dn 32 v chráničce PE dn 63
- délka nového potrubí je 25,44 m, délka nahrazovaného potrubí je 24,56 m
- délka prodloužení chráničky je 13,42 m

B.5. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

a) popis dopravního řešení a dopravního režimu, včetně příjezdu jednotek požární ochrany, únosnost vozovek, poloměry okružních křižovatek a jejich vjezdů a výjezdů, vlečné křivky

Silnice II/125 je dvoupruhová směrově nedělená komunikace, která se v zájmovém úseku v km 0,000 – 0,460 nachází v průjezdním úseku městem Vlašim. V navazujícím úseku km 0,460 – KÚ je vedena v extravilánu.

Součástí stavby je úprava stykové křižovatky II/125 ul. Vlasákova a MK ul. K Čechovu v km 0,320. Na hlavní komunikaci je navržen přídatný pruh pro odbočení vlevo š. 3,25 m. V protilehlém dopravním stínu je navržen jako součást přechodu pro chodce zvýšený ostrůvek. Zároveň je upraveno nároží křižovatky včetně chodníkových ploch a navrženo místo pro přecházení přes MK K Čechovu. Poloměry nároží jsou navrženy 8,5 a 10 m. Pro zajištění průjezdu nákladních vozidel křižovatkou bylo provedeno ověření vlečnými křivkami, které byly dokladovány v předchozích stupních PD.

V km 0,600 je navržena nová styková křižovatka silnice II/125 a zárodku nové MK K Průmyslovému areálu. Na hlavní komunikaci je navržen přídatný pruh pro odbočení vlevo š. 3,25 m. V protilehlém dopravním stínu je navržen zvýšený směrovací ostrůvek, který bude zároveň sloužit jako optický zpomalovací prvek na vjezdu do obce. Poloměry nároží jsou navrženy 10,0 m. Pro zajištění průjezdu nákladních vozidel křižovatkou bylo provedeno ověření vlečnými křivkami, které byly dokladovány v předchozích stupních PD.

V rámci stavby je řešeno připojení parkoviště u hřbitova na silnici II/125. V současném stavu má parkoviště 3 obousměrné sjezdy. Sjezd v km 0,36322 bude zachován jako obousměrný.

V místě prostředního sjezdu je nově navržen záliv autobusové zastávky. Sjezd v km 0,42062 bude nově sloužit pouze pro výjezd z parkoviště.

Vozovky silnice II/125 v úseku km 0,000 – 0,710 a MK v km 0,320 a km 0,600 jsou navrženy s asfaltovým krytem – konstrukce A, jejich únosnost byla posouzena podle TP 170, výpočet vrstevnatého poloprostoru a poměrné porušení asfaltových vrstev pomocí programu ELaS.

V úseku km 0,710 – KÚ je navržena rekonstrukce vozovky technologií recyklace za studena na místě s následným položením 2 asfaltových vrstev. Posouzení návrhu opravy bylo provedeno podle TP 170, výpočet vrstevnatého poloprostoru a poměrné porušení asfaltových vrstev pomocí programu ELaS.

b) napojení na stávající dopravní infrastrukturu včetně napojení na stávající chodníky a pochozí plochy

Stávající přístup ze silnice II/125 a z připojujících MK je zachován. Nově je navržena křižovatka v km 0,600, která bude dle územního plánu města Vlašim sloužit pro připojení plánované průmyslové zóny.

Podél silnice II/125 vpravo je navrženo prodloužení stávajícího chodníku o šířce 2 m. Chodník řešený v rámci SO 121 je v ZÚ napojen na již realizovaný jednostranný chodník vedoucí na mostě ev. č. 125-019. Tento chodník je nově prodloužen až ke hřbitovu a nově navržené autobusové zastávce v km 0,395. V km 0,322 je navržen přechod pro chodce na navazující jednostranný chodník ukončený nástupištěm autobusové zastávky v km 0,370. Ve směru k Čechovu je chodník ukončen společně s koncem úpravy MK. Na protější straně je navržena chodníková plocha pro zajištění návaznosti na chodník k židovskému hřbitovu.

Principy a požadavky pro přístupnost a užívání osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace jsou popsány v kapitole B.5.f) této STZ.

c) přeložky dopravní infrastruktury

Přeložení stávající silnice II/125 do nové polohy je navrženo ve 2 úsecích a to:

- km 0,080 – km 0,230 (km 23,280 – km 23,430 provozního staničení)
- km 0,500 – km 0,700 (km 23,700 – km 23,900 provozního staničení)

V km 0,06821 a 0,12617 je navrženo přeložení stávajících účelových komunikací a jejich připojení na v tomto úseku rozšířenou a přeloženou silnici II/125.

d) doprava v klidu včetně vyhrazených parkovacích stání a zdroje energie pro alternativní pohony,

V rámci stavby nejsou navržena nová parkovací stání. Řešeno je pouze připojení parkoviště u hřbitova na silnici II/125, která je v tomto úseku rozšířena. Prostřední sjezd na parkoviště v km 0,387 bude zrušen.

Po dobu výstavby jednotlivých etap bude přístup na parkoviště ke hřbitovu zajištěn vždy alespoň jedním sjezdem.

Po dobu výstavby zárubní zdi v SO 212 bude omezen provoz na parkovišti před Auto Brejla. Po dokončení stavby bude parkoviště obnoveno ve stávající ploše.

Uspořádání parkovacích stání ani řešení zdrojů energie pro alternativní pohony není předmětem této akce.

e) pěší a cyklistické stezky,

V rámci stavby nejsou řešeny samostatné cyklistické stezky. Předpokládá se pohyb cyklistů ve vozovce společně s ostatními účastníky provozu.

V km 0,201 – 0,236 je navržena rekonstrukce stávajícího samostatného chodníku podél ohradní zdi židovského hřbitova. Rekonstrukce chodníku je vyvolána přeložkou silnice II/125 a výstavbou zárubní zdi.

Zbylé nově navrhované chodníkové plochy jsou od vozovky silnice II/125 odděleny pouze zvýšeným obrubníkem.

f) popis přístupnosti a bezbariérového užívání včetně popisu dopadů na přístupnost z hlediska uplatnění závažných územně technických nebo stavebně technických důvodů nebo jiných veřejných zájmů.

Zabezpečení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace se týká především chodníků řešených v rámci SO 121. Chodníky budou vybaveny bezbariérovými prvky dle zásad Vyhlášky MMR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Chodníky jsou navrženy v šířce 2,0 m včetně bezpečnostního odstupu od vozovky 0,5 m. V místě zárubní zdi je navržen odstup 0,25 m. Celková šířka chodníku v místě zdi je tak 2,25 m.

Přirozenou vodící linii tvoří převážně záhonový obrubník o výšce hrany 0,06 m nad chodníkem, případně zárubní zeď či podezdívka plotu.

V rámci stavby je navržen jeden přechod pro chodce v km 0,322. Přechod je opatřen dělicím ostrůvkem proměnné šířky 2,2 – 2,6 m. Šířka jízdních pruhů v místě přechodu je 2x 4,19 m. Přechod není řízen SSZ.

Přes vedlejší komunikace jsou navržena místa pro přecházení.

Standardní výška obrubníků je navržena 12 cm. V místě přechodů pro chodce a míst pro přecházení bude hrana obrubníků snížena na 2 cm. Snížení bude provedeno ve sklonu max 12,5 %.

Nástupní hrana autobusové zastávky je navržena 20 cm nad vozovkou. Obrubníky jsou navrženy speciální zastávkové, tzv. kasselské obruby.

Přechody pro chodce a místa pro přecházení budou opatřeny hmatovými úpravami. U míst pro přecházení, přechodu pro chodce a všude tam, kde je výška sníženého obrubníku nad vozovkou menší než 0,08 m, jsou navrženy **varovné pásy**. Varovný pás musí mít šířku 0,40 m.

V místě přechodu pro chodce navazuje na varovný pás v prodloužené ose přechodu **signální pás** š. 0,80 m, který končí u přirozené vodící linie. V místě pro přecházení je signální pás odsazen od varovného pásu o 0,30 m a rovněž končí u přirozené vodící linie. Min. délka signálního pásu je 1,50 m. S ohledem na šířku chodníků a zaoblení nároží jsou v některých případech signální pásy u MPP vynechány. V místě autobusové zastávky je navržen signální pás ve vzdálenosti 0,80 m od označнику.

Dále je nástupní hrana autobusové zastávky opatřena barevně kontrastním nehmatovým pásem, a to do šířky 0,5 m od (vozovkové) hrany obruby.

Veškeré trvalé překážky v chodníku, jako jsou např. sloupy veřejného osvětlení, trakční sloupy a sloupky dopravního značení budou označeny kontrastním páskem ve výšce 1,4 m – 1,6 m nad povrchem chodníku. Zároveň budou umístěny tak, aby byl zachován min. průchozí prostor 0,9 m (SDZ, sloupy VO) příp. 1,5 m (sloup nadzemního el. vedení).

Pro bezpečné převedení chodců s postižením zraku přes komunikaci je uprostřed přechodu zřízen vodící pás přechodu. Vodicí pás přechodu je navržen i u míst pro přecházení, která jsou opatřena signálním pásem.

Použití stavebních výrobků pro bezbariérová řešení:

- povrch chodníků je navržen ze zámkové dlažby
- povrch komunikací musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu, nášlapná vrstva musí mít součinitel smykového tření nejméně 0,5
- pro varovné a signální pásy je použita reliéfní hmatová dlažba barevně kontrastní. Povrch varovného pásu má nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí, který je vnímatelný bílou holí a nášlapem
- podél hmatových úprav je navržen lemovací pás šířky min. 250 mm z rovinných prvků bez reliéfu, bez zkosené hrany, uložených se šířkou spár max. 4 mm při splnění následujících podmínek: Počet spár mezi dlažebními prvky v délce 1 m lemujícího pásu je max. 5 ks; počet spár mezi dlažebními prvky na šířku 250 mm lemujícího pásu je max. 1 ks (tj. minimální osová vzdálenost spár musí být rovna nebo větší 200 mm).
- materiál použitý pro hmatové úpravy musí splňovat podmínky vládního nařízení č. 163/2002 Sb. ve znění nařízení vlády č. 312/2005 Sb. dle TN TZÚS 12.03.04-06.

Výkopy a staveniště budou zabezpečeny dle přílohy č. 2, bod 4.0, 4.1, 4.2 vyhlášky 398/2009 Sb.

Bezbariérové úpravy jsou patrné zejména z příloh **C.4 Situační výkres bezbariérových opatření** a přílohy **4. Vzorové příčné řezy SO 121**.

B.6. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

a) popis a parametry terénních úprav

Ze stávajících zelených ploch v prostoru stavby budou sejmuty drny v tl. 0,10 m. Tyto drny budou po dobu stavby uskladněny a následně použity na dorovnání ploch, především po pokládce přeložek inženýrských sítí ležících mimo zpevněné plochy, a to do úrovně 0,15 m pod nový terén. Na drny se rozprostře ornice v tl. 0,15 m a následně se plocha oseje travním semenem. Při nedostatku drnů se na dorovnání použije jiný vhodný materiál.

V místech přeložky silnice II/115 do nové trasy byl proveden pedologický průzkum na základě, kterého bude sejmuta ornice. V km 0,080 – 0,230 je tloušťka ornice v rozsahu 0,15 m – 0,30 m (uvažována průměrná tloušťka 0,225 m). V úseku km 0,530 – km 0,680 je tloušťka ornice v rozsahu 0,35 – 0,45 m (uvažována průměrná tloušťka 0,4 m).

Sejmutá ornice bude následně použita na ohumusování rekultivovaných ploch opuštěných úseků silnice II/125. V 1. úseku bude rozprostřena ornice v tl. 0,2 m, ve 2. úseku v tl. 0,4 m. Dále bude ornice využita pro ohumusování zemních těles v tl. 0,15 m a pro zpětné rozprostření v ploše záboru v tloušťce odpovídající sejmuté ornici v daném místě.

b) vegetační prvky

Výsadba stromů je předmětem SO 802. Je navržena výsadba 10 ks *Malus sylvestris*, 5 ks *Quercus robur* a 5 ks *Acer campestre*.

Stromy budou vysazeny na pozemky parc. č. 996 a 2347/4 podél upravené trasy přeložky silnice II/125. Sazenice budou mít minimální průměr 12-14 cm ve výšce 1,3 m a budou opatřeny ochranným kulem. Listnaté stromy budou s balem, či v kontejnerech, bal bude pevný, dobře prokořeněný, nepoškozený.

Na svahy zemních těles stejně jako na rovinaté plochy dotčené stavbou bude rozprostřena ornice v tl. 0,15 cm, resp. dle tloušťky sejmuté ornice v daném úseku. Následně budou plochy osety travním semenem.

c) biotechnická opatření

Nejsou navržena.

B.7. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

a) vliv na životní prostředí a opatření vedoucí k minimalizaci negativních vlivů - zejména příroda a krajina, zajištění migrace pro vodní živočichy, vliv díla na koryto a jeho okolí, Natura 2000, omezení nežádoucích účinků venkovního osvětlení, přítomnost azbestu, hluk, vibrace, voda, odpady, půda, vliv na klima a ovzduší, včetně zařazení stacionárních zdrojů a zhodnocení souladu s opatřeními uvedenými v příslušném programu zlepšování kvality ovzduší podle jiného právního předpisu

Ovzduší a hluk

Při výstavbě se předpokládá zvýšení hluku a prašnosti. Největším zdrojem hluku bude hutnění nových konstrukčních vrstev.

Povrchy vozovek jsou navrženy asfaltové. Chodníky jsou navrženy dlážděné z betonové dlažby. Nebudou tudíž zvyšovat prašnost.

Voda

Stavba se nachází v blízkosti Boreckého potoka, který je uvažován jako recipient dešťové kanalizace.

V km 0,015 vpravo je na vyústění dešťové kanalizace navržena kalová jímka s nornou stěnou a odtokem do Boreckého potoka.

Odpady

Z hlediska problematiky nakládání s odpady lze veškeré odpady, které vzniknou při výstavbě předmětné stavby využít nebo odstranit již v průběhu výstavby bez dalšího rizika ohrožení životního prostředí v území stavby a jejího okolí. Původcem odpadů bude zhotovitel stavby. Ten má povinnost nakládat s jednotlivými odpady, které jeho činností vzniknou, v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech a souvisejícími vyhláškami a předpisy. především s vyhláškou č. 273/2021Sb., o podrobnostech nakládání s odpady.

Odpady obsahující azbest budou odstraňovány a skládkovány v souladu s § 10, § 13 a § 42 vyhlášky č. 273/2001 Sb.. Vybourané stavební a demoliční odpady obsahující azbest musí být neprodleně po vzniku zabaleny do neprodyšných obalů nebo uloženy do utěsněných nádob či kontejnerů a označeny a předány do zařízení pro nakládání s odpady, které je určeno k jejich sběru nebo odstranění.

Asfaltová směs obrusné vrstvy stávající vozovky se dle Diagnostického průzkumu zařazuje do kvalitativní třídy ZAS-T1 a bude frézována samostatně. Směs lze odvést a zpracovat obvyklým způsobem.

Dále se dle Diagnostického průzkumu vrstvy zařazují do kvalitativních tříd:

- Asfaltová směs ložné vrstvy do ZAS-T3

- Asfaltové podkladní vrstvy do ZAS-T2
- Penetrační makadam do ZAS-T1

Tyto vrstvy budou s ohledem na proměnné tloušťky odstraněny společně v tloušťce 110 – 145 mm. Směs lze podle vyhlášky č. 283/2023 Sb., §7, odst. 1, písmeno c) odvést jako odpad k dalšímu zpracování na obalovnu, která je podle §21 zák. č. 541/2020 Sb. o odpadech zařízením určeným pro nakládání s tímto odpadem.

Půda

Stavbou dojde k dotčení pozemků ZPF. Seznam těchto i ostatních dotčených pozemků je přílohou této zprávy.

Z pozemků ZPF bude sejmuta ornice v tloušťkách dle pedologického průzkumu. Ornice bude po dobu stavby uložena na deponii a následně bude využita pro rekultivaci opuštěných úseků silnice II/125.

Stavbou nebudou dotčeny pozemky PUPFL.

b) způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství vydal dne 16. 8. 2021 vyjádření z hlediska zákona č. 114/1992 Sb. Krajský úřad sděluje, že nemá připomínky k předložené projektové dokumentaci, nedojde k dotčení regionálních územních systémů ekologické stability, zvláště chráněných území a rovněž nepředpokládá dotčení zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin.

Dále Krajský úřad jako orgán ochrany přírody příslušný podle ust. § 77a odst. 4 písm. n) zákona č. 114/1992 Sb. sděluje, že v souladu s ust. § 45i odst. 1 citovaného zákona, lze vyloučit významný vliv předloženého záměru, samostatně i ve spojení s jinými koncepcemi či záměry na předmět ochrany nebo celistvost jakékoli evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti v gesci tohoto orgánu ochrany přírody.

Z hlediska zákona č. 100/2001 Sb. sděluje, že uvedený záměr není předmětem posuzování dle § 4 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, a o změně některých souvisejících zákonů. Jedná se o nevýznamnou změnu stávajícího záměru uvedeného pod bodem č. 49 přílohy č. 1 zákona.

c) v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno

Nebylo vydáno.

B.8. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

a) zásobování stavby vodou - připojení ke zdroji

Samotná stavba vzhledem ke svému charakteru nevyžaduje připojení ke zdroji pitné nebo užitkové vody. Zároveň se stavbou bude realizována související stavba vodovodu v rámci akce „**Vodovod a kanalizace Čechov**“.

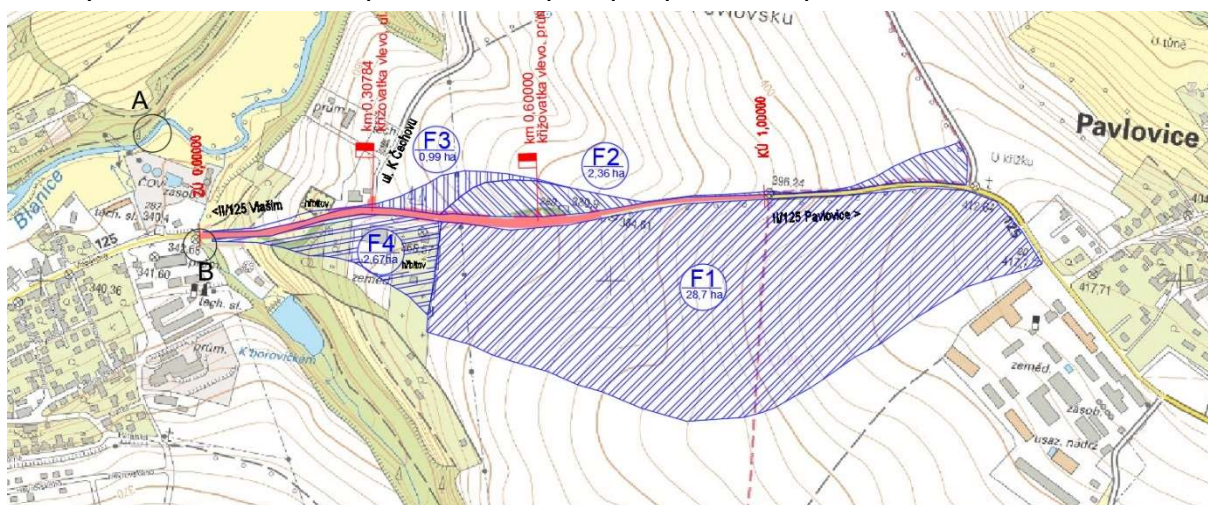
b) odpadní vody - nakládání a likvidace

Zároveň se stavbou bude realizována související stavba splaškové kanalizace v rámci akce „**Vodovod a kanalizace Čechov**“. Samotná stavba vzhledem ke svému charakteru nevyžaduje napojení na splaškovou kanalizaci.

c) srážkové vody - využití, nakládání s ohledem na charakter interakce dopravní stavby s hydrogeologickým a hydrologickým režimem celého území,

Dnešní silnice na Pavlovice je odvodněna klasickými silničními příkopy, které jsou neudržované a z velké části zanesené a zarostlé. Charakteristikou území je, že silnice od nejnižšího místa ve městě u Boreckého potoka vede do poměrně velkého kopce. Vede mezi poli a ty především o pravé straně (směrem do Pavlovic) se svažují směrem k silnici (plochy F1 a F2).

Takovýto stav vede k nebezpečí zanášení příkopů splachem z polí a zanášení bahna do města.



Z města odzdola až po hřbitov a též i o něco dále je pro možnost dalších podnikatelských a jiných aktivit navržen nový chodník. Silnice bude narovnána a stane se z ní v těchto místech vlastně městská ulice. V ní už pro silniční příkopy není místo. Proto příkop od Pavlovic musí skončit v dešťové kanalizaci.

Na vtoku do obce a též i při průchodu obcí nijak neměníme odtokové poměry co do množství a odtokových špiček.

Vzhledem k tomu, že původní silniční příkopy v novém návrhu končí v prostoru u hřbitova (dál pokračují chodníky) zde hrozí, že voda vyskočí za přívalu na silnici. Proto navrhujeme dle ČSN_756101-Stokové_sítě_a_kanalizační_připojky 5.3.4.13 s přihlédnutím na tabulku č. 3 kanalizaci od tohoto místa na desetiletou periodicitu. Průtok je zde počítán s návrhem jaký se používá pro vodoteče a nikoli dle návrhového deště. Dle předpisu ŘSD TP 83.

V místech nátok do kanalizace, kde končí příkopy (u hřbitova) jsou tyto opatřeny sedimentačními jímkami se stabilní normou stěnou. Jde o nejnovější typ navrhovaný jako typ ŘSD. Úkolem jímky je především vytvoření kalového prostoru pro zachycení splachů s polí a nečistot z provozu silnice. Stabilní normá stěna chrání proti vtoku ropných látek při dopravní nehodě.

Stejné zařízení je též na výtoku z kanalizace. Zde především chrání Borecký potok a je obecně Povodím vyžadován. Kalové jímky neslouží jako retence, ale pouze ochraňují tok před znečištěním. U horních dvou jímek je to pak ochrana kanalizace před nebezpečným splachy z polí.

Vyústění do Boreckého potoka bude označeno dle požadavku Povodí Vltavy a.s. tabulkou s evidenčním číslem VO PV-264-153-v.

V horní části na protilehlém poli nad hřbitovem je tento prostor uvažován k industrializaci. U naší dešťové kanalizace pro zamýšlenou investici navrhujeme přípojku. Areál na rozdíl od našeho schématu odvodnění v obci mění odtokové poměry, a proto zde bude nezbytná retenční nádrž navržená dle běžných zásad (specifický odtok 3 l/s).

Podrobněji viz přílohu **7.03 v Dokladové části**.

B.9. OCHRANA OBYVATELSTVA

Z pohledu mimořádných událostí a krizových stavů nejsou pro stavbu stanoveny žádné požadavky.

Na stavbě se nepředpokládají žádné speciální požadavky na zabezpečení staveniště. Zhotovitel je povinen řídit se příslušnými předpisy a postupovat zejména dle ČSN, dle Technických a kvalitativních podmínek staveb pozemních komunikací a dle Technických podmínek MD.

Zhotovitel musí zejména dbát na to, aby stroje a vozidla na staveništi byly v řádném technickém stavu a nedocházelo k únikům olejů a pohonných hmot. Dojde-li k úniku ropných látek, zajistí zhotovitel bezodkladně nápravu na vlastní náklady. Při manipulaci se zdraví škodlivými látkami stanovují způsoby nakládání, bezpečnosti a ochranná opatření včetně havarijních opatření příslušná pravidla, která je povinen vypracovat, dodržovat a kontrolovat zhotovitel. V případě havárie je zhotovitel povinen provést bezodkladně nápravu na vlastní náklady.

Ochrana staveniště bude zajišťována obdobně jako u jiných staveb obdobného rozsahu. Staveniště je nutno chránit před vstupem nepovolaných osob, pádem osob do výkopiště, vstupy na staveniště budou opatřeny informativními tabulemi s upozorněním na probíhající stavbu. Uskladněný materiál je nutno zajistit proti odcizení. Odstavené pracovní stroje budou zajištěny proti zneužití.

Při provádění staveb a činností, které mají dopad na obyvatelstvo, je nutno v předstihu zajistit informování místních obyvatel prostřednictvím obecního úřadu. Pokud si to vyžádá charakter prováděných prací, je nutno zajistit ochranu staveniště prostřednictvím k tomu určených osob.

a) způsob zajištění varování a informování obyvatelstva před hrozící nebo nastalou mimořádnou událostí

Pro stavbu nejsou stanoveny žádné požadavky.

b) způsob zajištění ukrytí obyvatelstva

Pro stavbu nejsou stanoveny žádné požadavky.

c) způsob zajištění ochrany před nebezpečnými účinky nebezpečných látek u staveb v zónách havarijního plánování

Pro stavbu nejsou stanoveny žádné požadavky.

d) způsob zajištění ochrany před povodněmi,

Pro stavbu nejsou stanoveny žádné požadavky.

Zájmová lokalita se nachází mimo záplavové území řeky Blanice.

e) způsob zajištění soběstačnosti stavby pro případ výpadku elektrické energie u staveb občanského vybavení

Stavba nevyžaduje připojení na elektrická vedení. Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury.

f) způsob zajištění ochrany stávajících staveb civilní ochrany v území dotčeném stavbou nebo stavenišťem, jejich výčet, umístění a popis možného dotčení jejich funkce a provozuschopnosti

Stavba civilní ochrany se v dotčeném území nenachází, nemůže tak být ovlivněna.

g) řešení ochrany obyvatelstva z hlediska osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace

Stavba nevyžaduje návrh řešení ochrany obyvatelstva z hlediska osob s omezenou schopností pohybu.

B.10. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění

Zařízení staveniště a jeho napojení na stávající komunikace a zdroje energie je v kompetenci zhotovitele stavby.

Napojení na zdroje (voda, el. energie, telekomunikace) si zajistí dodavatel stavebních prací.

V blízkosti stavby se nachází vodovod, plynovod, vedení SEK i splašková kanalizace.

Navrhovaná dopravní stavba neznamena odběrem vody v období výstavby významnější zatížení ŽP. Nároky na pitnou vodu pro sociální část zařízení staveniště, ani na technologickou vodu pro výrobu betonových směsí a další stavební práce nejsou z kapacitního hlediska významné.

b) odvodnění staveniště, převádění vody – návaznost na povodňový plán stavby

Odvodnění staveniště bude zajištěno tak, aby nedocházelo k podmáčení okolních pozemků a znečištění povrchových a podzemních vod. Podzemní průsakové vody a zasakující srážkové vody budou v průběhu provádění výkopů (např. stavební jámy pro UV, kalové jímky) odváděny vyspádanými obvodovými rýhami, provedenými těsně pod úrovní základové spáry.

Vody budou rýhami svedeny do odkalovacích jímek (objekty předčisticího zařízení s usazovacím prostorem na zachycení splavenin a plavenin) a odtud po odkalení přečerpávány do dešťové kanalizace.

Dešťové vody ze střech mobilních objektů na staveništi budou svedeny rovněž do dešťové kanalizace.

c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, vstup a vjezd na stavbu, přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy

Pro každou z obou fází výstavby bude zajištěn přístup na staveniště ze stávající silnice II/125. Možný přístup je dvojí – z centra Vlašimi nebo od obce Pavlovice.

Staveništní doprava bude organizována tak, aby byla zajištěna její plynulost a bezpečnost. Před výjezdem vozidel stavby mimo prostor staveniště bude provedena jejich očista mechanickým odstraněním hrubých nečistot. Používané komunikace budou pravidelně čistěny a myty čistícími a mycími vozidly, aktuálně dle povětrnostních podmínek při vlastní realizaci stavby.

Stavba bude zásobována vodou a elektrickou energií provizorními přípojkami přivedenými z místní infrastruktury. Napojení na zdroje není předmětem této projektové dokumentace, řeší ji dodavatel stavebních prací.

Stavební práce budou probíhat v ochranných a bezpečnostních pásmech stávajících inženýrských sítí. Podmínky správců těchto sítí jsou uvedeny v dokladové části.

S ohledem na fakt, že současně s touto stavbou bude realizována i stavba související „**Vodovod a kanalizace Čechov**“, je nutné uvažovat s předáváním staveniště mezi zhotoviteli obou staveb a s jejich úzkou spoluprací.

d) úpravy pro přístupnost a bezbariérové užívání – oplocení staveniště ve vztahu k pochozím plochám, zabezpečení výkopů proti pádu, přístupy k pozemkům a objektům, obchozí trasy pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace včetně dočasných přechodů a míst pro přecházení, náhrada za zábor vyhrazených parkovacích stání a obchozích tras

Pohyb pěších je ve stávajícím stavu možný po krajnici silnice II/125 případně po stezce podél židovského hřbitova.

Vedení tras je potřeba zajistit v bezbariérové úpravě se stupni převýšenými max. 2 cm a za podmínek stanovených vyhláškou 398/2009 Sb.

Během stavby bude zajištěno dočasné značení obchozích pěších cest a přístup k nemovitostem (rampy, lávky). Výkopy budou zabezpečeny vhodnou zábranou (např. přenosné dílcové zábradlí). Obyvatelé dotčeného území budou v dostatečném předstihu informováni o realizaci a rozsahu stavby.

Tato opatření bude zhotovitel provádět dle postupu výstavby. Případné trasy zajišťující provoz imobilních občanů po veřejných zpevněných plochách budou zhotovitelem taktéž upravovány dle postupu výstavby s jejich vyznačením a upozorněním na případné provizorní chodníky vedené mimo staveniště.

e) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky včetně omezení negativních vlivů

Navržené stavební práce budou mít vliv na okolí stavby či pozemky jen po dobu jejich provádění. Při jejich provádění je třeba dbát na:

- ochranu proti hluku a vibracím
- ochranu proti znečišťování komunikací a nadměrné hlučnosti. Předpokládané stavební práce budou probíhat v denní dobu mezi 7:00 -19:00.
- ochranu proti znečišťování ovzduší
- ochranu proti znečišťování podzemních a povrchových vod

Po dobu výstavby bude zachován průjezd pouze pro obyvatele v příslušném úseku, složky IZS (policie ČR, záchranná služba a hasiči), vojsko a svoz komunálního odpadu. Rovněž je nutné po celou dobu stavby zajistit přístup na městský hřbitov.

Na pozemku parc. č. 868/3 přiléhajícímu k MK K Čechovu se nachází sklenářství, přístup na pozemek bude rovněž v maximální možné míře zajištěn, mimo jiné i s využitím provizorní komunikace K Čechovu navržené v rámci SO 171.

Po dokončení realizace bude vliv stavby na okolí obdobný jako před ní.

f) ochrana okolí staveniště před negativními vlivy provádění stavby

Po celou dobu provádění stavby musí být zajištěna bezpečnost v prostoru a v okolí staveniště. Veškeré stavební práce budou prováděny dle platných bezpečnostních předpisů, směrnic, vyhlášek, výnosů, zákonných ustanovení a norem. Staveniště bude řádně označeno a zabezpečeno proti pohybu nepovolaných osob.

Veškeré vstupy na staveniště, montážní otvory a přístupové cesty, které k nim vedou musí být označeny bezpečnostními značkami a tabulkami se zákazem vstupu na staveniště nepovolaným osobám. Po celou dobu stavby musí být účinným způsobem udržován bezpečný stav pracovních ploch a přístupových komunikací na staveniště (pracoviště). Při stavebních pracích za snížené viditelnosti musí být zajištěno dostatečné osvětlení.

V průběhu výstavby musí být použité okolní silnice a komunikace udržovány ve schůdném, sjízdném a čistém stavu, tyto používané komunikace budou průběžně a v případě znečištění neprodleně čištěny.

Stavební práce musí být prováděny tak, aby doba omezení provozu a obtěžování okolí byla snížena na minimum.

Všechny plochy, objekty a zařízení vybudované pro účely staveniště musí být uvedeny do původního stavu nejpozději do 1 měsíce ode dne předání a převzetí díla, pokud v protokolu o předání a převzetí nebude dohodnuto jinak. Na závěr smluvní strany podepíší protokol o vyklizení staveniště.

Umístění objektů zařízení staveniště bude provedeno na plochách vymezených pro zařízení staveniště v prostoru staveniště dle organizačních podmínek stavby – vybraný zhotovitel je povinen si pro umístění zařízení staveniště zajistit smluvní vztah k dotčeným pozemkům. Veškeré plochy pro zařízení staveniště musí být odsouhlaseny a zakotveny ve smlouvě o dílo příp. v zápise o předání a převzetí staveniště.

Vybraný zhotovitel zajistí dle platných předpisů na staveništi pro účely stavby dočasné sociální, skladovací a provozní zázemí. Objekty zařízení staveniště budou zřízeny před zahájením stavby v rozsahu sjednaném ve smlouvě o dílo, příp. v zápise o předání a převzetí staveniště. Zařízení staveniště se požaduje uspořádat a vybavit tak, aby stavba mohla řádně realizovat současně za plnění všech bezpečnostních a hygienických předpisů.

Zachované dřeviny v blízkosti stavby budou chráněny v souladu s ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

g) požadavky na související asanace, odstraňování staveb a kácení dřevin

Před zahájením stavebních prací je nutno v obvodu staveniště provést přípravné práce. Jedná se o:

- odstranění dopravních značek, sloupků, zábradlí a ev. dalších zařízení (reklamní panely apod.)
- odstranění stávajících propustků
- sejmutí drnů – budou sejmuty ze stávajících zelených ploch v tl. 0,10 m. Odstraněný drn se uloží na skládku v obvodu staveniště a využije se na výškové úpravy terénu (mimo násypová tělesa komunikací).
- kácení mimolesní zeleně – v prostoru stavby se nachází vzrostlé stromy a keřové a náletové porosty. Ty zůstanou zachovány v maximálním možném rozsahu. Ke kácení jsou navrženy stromy přímo dotčené stavbou, zakresleny jsou pak v příloze **C.3 Koordinační situační výkres**. Samotné kácení stromů zajišťuje Město Vlašim, v rámci stavby dojde pouze

k odstranění zbylých pařezů.

Při stavebních pracích v pásmu podzemního vedení, v pásmu sdělovacích kabelů je nutné respektovat veškerá příslušná ustanovení, zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz použití mechanizace, obecně pak zabezpečení vedení a zařízení před poškozením.

Stavební práce budou respektovat pracovní dobu schválenou příslušnými orgány. Při realizaci stavby je nutné vhodnými opatřeními zajistit, aby vliv stavební činnosti, především hluk a prašnost, na provoz blízkých objektů byl co nejmenší.

h) maximální dočasné a trvalé zábery pro staveniště

Hranice trvalého a dočasného záboru stavby je vyznačena v příloze **C.2 Katastrální situační výkres**. Zároveň je zpracován samostatný Záborový elaborát, viz přílohu **F.6 Záborový elaborát**.

Celková plocha trvalého záboru stavby je 21 547 m², z toho je bez výkupu 13 538 m².

Dočasný zábor nad 1 rok není navržen. Dočasný zábor do 1 roku je navržen v ploše 2136 m².

Na pozemku určeném pro výstavbu bude v maximální možné míře po maximálně možnou dobu umístěno zázemí stavby, sklady materiálu, montážní plochy, plochy pro shromažďování odpadu a plochy pro dočasné mezideponie zeminy.

O dočasném omezení (tj. záboru, zúžení komunikace, omezení parkování apod.) je nutné v předstihu informovat dopravním značením – zajistí zhotovitel stavby.

Potřebné zábery a další případná opatření vyplývající z koordinace s dotčenými orgány a správci sítí, zajistí svým jménem a na svůj účet zhotovitel stavby.

Zařízení staveniště (ZS) bude vybudováno, vybaveno, provozováno na náklady zhotovitele.

Staveniště předá investor zhotoviteli předávacím protokolem k datu dle harmonogramu.

Zařízení staveniště si zajistí a zabezpečí zhotovitel a cena za jeho zřízení, provozování, údržbu, ostrahu a následující likvidaci po dokončení prací bude součástí nabídkové ceny.

i) produkce odpadů a druhotných surovin při stavbě - množství, druhy a kategorie odpadů a surovin, předcházení vzniku odpadů a způsob jejich třídění pro další využití včetně popisu opatření proti kontaminaci těchto materiálů, jejich odstranění atd.

V průběhu výstavby budou produkovány odpady související se stavební činností. Půjde především o zemní práce, demoliční práce, úpravy terénů, vytváření tělesa komunikace, provoz stavebních strojů, různé stavební práce a provoz stavebních dvorů.

Prioritou je předcházení vzniku odpadu, nelze-li vzniku odpadu předejít, pak jeho recyklace, či jiné využití. Není-li možné ani to, pak teprve jeho odstranění.

Původcem odpadů bude zhotovitel stavby. Ten má povinnost nakládat s jednotlivými odpady, které jeho činností vzniknou, v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech a souvisejícími vyhláškami a předpisy, především s vyhláškou č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady a s vyhláškou Ministerstva životního prostředí č. 8/2021 Sb., o katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (katalog odpadů).

Původce odpadu je povinen dodržovat zejména povinnosti uvedené v § 12, § 13 a § 15 zákona o odpadech, tj. mimo jiné předcházet vzniku odpadu, omezovat jeho množství a nebezpečné vlastnosti.

V souladu s výše uvedenými předpisy budou veškeré odpady vzniklé během stavby tříděny a o nakládání s odpady bude vedena průběžná evidence. Tato evidence a doklady o nakládání

s odpady budou archivovány a předloženy ke kolaudaci, případně ke kontrole v průběhu realizace stavby.

K jednotlivým druhům odpadů bude vypracována Průvodka odpadu dle vzoru:

Průvodka odpadu					
Název odpadu			Katalogové číslo	Kategorie	Poznámka / místo vzniku odpadu
<h1>Vzor</h1>					
Datum	Původce odpadu / název a sídlo	IČ/RČ	Dopravce	Množství	Podpis (razítko) původce
Příjemce odpadu / název a sídlo		IČ	Místo využití odpadu	Podpis (razítko) oprávněná osoba	

Na základě platných předpisů, které upravují nakládání s odpady, je možno formulovat základní povinnosti účastníků výstavby pro oblast odpadového hospodářství:

- zhotovitel stavebních prací musí nakládat s odpady pouze způsobem stanoveným v zákoně a předpisy vydanými k jeho provedení, vést předepsanou evidenci odpadů, rozsah je stanoven ve vyhlášce č. 273/2021 Sb.
- při manipulaci s odpady je třeba zajistit podmínky pro bezpečnost práce, ochranu zdraví a ochranu životního prostředí
- veškerá manipulace s odpady musí probíhat podle daných předpisů, zejména se jedná o likvidaci nebezpečných odpadů
- zhotovitel stavebních prací musí zajistit pravidelnou kontrolu stavebních mechanismů s tím, že pokud dojde k úniku ropných látek do zeminy, je nutné tuto kontaminovanou zeminu ihned vytěžit a zajistit její dekontaminaci
- odpady musí být zneškodňovány na zařízeních k tomu určených (skládkách, spalovnách), případně mohou být předány jiné odborné firmě ke zneškodnění
- nakládat s nebezpečnými odpady může pouze právnická nebo fyzická osoba oprávněná k podnikání na základě autorizace

Povinností zhotovitele stavby vypracovat podrobný program odpadového hospodářství stavby. Podrobný program odpadového hospodářství stavby bude zpracován v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. Zhotovitel stavby bude zároveň plně zodpovídat za jeho realizaci a dodržení zákonů včetně souvisejících vyhlášek a předpisů v platných zněních.

Při kolaudačním řízení předloží dodavatel stavby doklady o specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doloží způsob jejich odstranění. Dodavatel stavby zajistí manipulaci s tímto odpadem dle platných předpisů. Zejména se jedná o odstranění odpadů se zbytkovým obsahem škodlivin (N). Nebezpečné odpady budou ukládány pouze ve vybraných a označených prostorách v souladu s legislativou v oblasti ochrany vod a odpadového hospodářství.

Druhy odpadů, jejichž vznik se předpokládá v souvislosti s výstavbou, jsou druhově zařazeny na základě zkušeností z obdobných staveb. Nelze však vyloučit, že v průběhu výstavby budou některé druhy odpadů na základě jejich zjištěných složek zařazeny jinak.

B. Souhrnná technická zpráva

Skutečné množství vzniklých odpadů bude stanoveno v průběhu provádění stavebních prací a předávání jednotlivých odpadů k využití, odstranění nebo při předávání osobě oprávněné ke sběru nebo výkupu odpadů.

Druhy možných odpadů dle vyhlášek č. 273/2021 Sb. a vyhlášky min. životního prostředí 8/2021 Sb.

Katalogové číslo odpadu	Kategorie odpadů O-ostatní, N-nebezpečný	Název druhu odpadu podle Katalogu odpadů	Popis a plánovaný způsob koncového využití/odstranění	Předp. množství [t]
080111*	N	Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	skládka / spalovna	
080112	O	Jiné odpadní barvy a laky neuvedené pod číslem 08 01 1	skládka / spalovna	
120113	O	Odpady ze svařování	skládka	
150102	O	Plastové obaly	recyklace / skládka	
150106	O	Směsné obaly	skládka	
150202*	N	Absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů jinak blíže neurčených), čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	zneškodnění dle druhu znečištění	
170101	O	Beton	beton, zbytky z domíchávačů - zpětný odvoz do betonárky / recyklace	
170101	O	Beton	betonové panely - recyklace	63 t
170102	O	Cihly	odvoz na skládku	
170201	O	Dřevo	předání k dalšímu využití	
170203	O	Plasty	recyklace	
170204*	N	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	skládka nebezpečného odpadu	
170301*	N	Asfaltové směsi obsahující dehet	1. úsek - odvést jako odpad k dalšímu zpracování na obalovnu 2. úsek - odvést jako odpad k dalšímu zpracování na obalovnu 2. úsek - recyklace za studena na místě	1321 t 157 t 905 t
170302	O	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 170301 (bez dehtu)	materiál bude využit na stavbě nebo odvezen na skládku, odkup zhotovitelem	580 t
1704	O	Kovy (včetně jejich slitin)	zbytky konstrukcí a prvků - kovošrot	
170405	O	Železo a ocel	zbytky konstrukcí a prvků (zábradlí, oplocení, značky) - kovošrot	
170503*	N	Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	skládka nebezpečného odpadu	
170504	O	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	Výkopová zemina, kamenivo - zpětné použití na stavbě nebo na jiných stavbách / skládka	
170903*	N	Jiné stavební a demoliční odpady (včetně směsných stavebních a demoličních odpadů) obsahující nebezpečné látky	odvoz na skládku nebezpečného odpadu	
170904	O	Jiné stavební a demoliční odpady (včetně směsných stavebních a demoličních odpadů) neobsahující nebezpečné látky	Odvoz na skládku	
200201	O	Biologicky rozložitelný odpad	Stromy - odkup zhotovitelem / jiné využití / skládka	
200201	O	Biologicky rozložitelný odpad	Keře - oštěpkování / jiné využití / skládka	
200201	O	Biologicky rozložitelný odpad	Pařezy - frézování, skládka	
200301	O	Směsný komunální odpad	Skládka	

Asfaltová směs obrusné vrstvy stávající vozovky se dle Diagnostického průzkumu zařazuje do kvalitativní třídy ZAS-T1 a bude frézována samostatně. Směs lze odvézt a zpracovat obvyklým způsobem.

Dále se dle Diagnostického průzkumu vrstvy zařazují do kvalitativních tříd:

- Asfaltová směs ložné vrstvy do ZAS-T3
- Asfaltové podkladní vrstvy do ZAS-T2
- Penetrační makadam do ZAS-T1

Tyto vrstvy budou s ohledem na proměnné tloušťky odstraněny společně v tloušťce 110 – 145 mm. Směs lze podle vyhlášky č. 283/2023 Sb., §7, odst. 1, písmeno c) odvézt jako odpad k dalšímu zpracování na obalovnu, která je podle §21 zák. č. 541/2020 Sb. o odpadech zařízením určeným pro nakládání s tímto odpadem.

Živičné vrstvy stávajících vozovek (ZAS-T1, ZAS-T2) budou odfrézovány a materiál bude využit na stavbě, případně odvezen na skládku. Kamenivo z podkladu vozovky bude možno zpětně

využit pro dosypávky nebo bude odvezeno na skládku. Beton bude rozdrcen a využit pro dosypávky nebo odvezen na skládku. Kovové konstrukce se odvezou do sběrných surovin.

V případě nutnosti smýcení a mimořádné likvidace dřevin a travin pálením musí být odpovědně vybráno páleníště tak, aby oheň nejen nadměrně neznečišťoval ovzduší, ale aby též nepoškodil vedení inženýrských sítí. K ev. pálení na staveništi musí být vydán souhlas příslušným Hasičským záchranným sborem.

j) bilance zemních prací podle tříd těžitelnosti nebo podle vhodnost použití, požadavky na přísun nebo deponie zemín

S ohledem na zahloubení trasy silnice II/125 oproti stávajícímu terénu vznikne v SO 101 výrazný přebytek zeminy. Zemina se však částečně využije na dorovnání terénu před rozprostřením ornice v rámci rekultivačních prací v SO 801, na vytvoření rozšířeného násypového tělesa vpravo v km 0,000 – 0,090 za chodníkem (SO 121) a násypových těles účelových komunikací v SO 111. V prostoru stavby je tak nutné uvažovat s mezideponií zeminy během stavby jednotlivých etap. Zřízení mezideponie je věcí zhotovitele stavby.

Dle geotechnického průzkumu se provádění zemních prací předpokládá zejména v třídě těžitelnosti I, částečně v třídě těžitelnosti II.

Vytěžená zemina určená pro další využití na stavbě a vhodná pro tyto účely bude odvezena na mezideponii. Přebytečná zemina bude odvezena na recyklační středisko.

Zemní práce jsou patrné z výkazů výměr jednotlivých stavebních objektů. **Přílohou č. 3** této Stz je přehledná tabulka bilance zemních prací.

k) ochrana životního prostředí při výstavbě - popis přítomnosti nebezpečných látek při výstavbě, popis opatření proti kontaminaci materiálů, stavby a jejího okolí, opatření k minimalizaci dopadů při provádění stavby na životní prostředí včetně opatření proti prašnosti, nežádoucím účinkům venkovního osvětlení v noční době, opatření na snížení hluku ze stavební činnosti, opatření při nakládání s azbestem a ochrana dřevin

Při provádění stavebních prací dochází k přechodnému zatížení životního prostředí.

Při výstavbě se doporučuje využívat v největší možné míře ekologické a hygienicky nezávadné stavební materiály např. s ISO 14001.

Je nutné dbát na správné nakládání s odpady.

Zemina v prostoru stavby nesmí být kontaminována ropnými ani jinými produkty. Kontaminovaná zemina musí být odvezena na předepsanou skládku. Veškeré technologie volené zhotovitelem pro realizaci stavby nesmí znečišťovat spodní vody.

V rámci Diagnostického průzkumu vozovky bylo provedeno Stanovení obsahu škodlivin pro využívání odpadů k zasypávání se zjištěním překročení hodnot DOC ve výluhu:

DOC 90,5 mg/l, (limit max. 50 mg/l), Pb 0,057 mg/l (limit max. 0,05 mg/l)

Překročení hodnot DOC v takovémto rozsahu je u zeminy těžené v terénu neobvyklé, pravděpodobně mohlo dojít k lokální kontaminaci zkušební vzorku zbytky penetračního makadamu ze stávající vozovky. Zemina pro využívání odpadů k zasypávání nevyhovuje a podle § 12, odst. (4), písmeno a) je nebezpečným odpadem. Proto se pro zhotovitele stavebních prací navrhuje:

- Pro stanovení obsahu škodlivin pro využívání odpadů k zasypávání podle § 6, vybrat nový reprezentativní vzorek nezasažený lokální kontaminací penetračním makadamem a zkoušky podle Přílohy vyhlášky, tabulka č. 5.1, tabulka č. 5.2 a tabulka č. 5.3 opakovat.

- V případě nevyhovujících výsledků pro posouzení možnosti uložení na skládku postupovat podle § 12, Příloha č. 10, tabulka č. 10.1, tabulka č. 10.2 příp. tabulka č. 10.3.

Při výstavbě bude dodržován zákon č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny (vč. Zákona č. 460/2004 Sb., zákon č. 218/2004 Sb. a zákona č. 168/2004 Sb.), zákon č. 76/2002 Sb. a 86/2002 Sb. resp. č. 521/2002 Sb. o integrované prevenci a omezování znečištění a vyhl. č. 395/1992 Sb. o ochraně přírody.

S ohledem na životní prostředí je nutno dodržovat zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, zejména pak dbát na omezení či vyloučení prašnosti, hluku, úkapů ropných látek, vibrací a vzniklých odpadů.

l) požární bezpečnost a zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Při provádění stavebních a montážních prací musí být dodrženy veškeré platné bezpečnostní předpisy v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví pracovníků dodavatele. Zejména zákon č. 309/2006 Sb. (požadavky na BOZP), který doplňuje nařízení vlády č. 591/2006 Sb. (BOZP na staveništi) a všechny související právní normy pro provádění staveb. Tato podmínka se vztahuje rovněž na smluvní partnery dodavatele, investora a další osoby, oprávněné zdržovat se na stavbě. Dále musí být dodrženy obecně platné předpisy, normy pro použití stavebních materiálů a provádění stavebních prací a další případné dohodnuté podmínky ve smlouvě o dodávce stavebních prací tak, aby nedošlo k ohrožení práv a majetku a práce byly prováděny účelně a hospodárně. Při manipulaci se stroji a vozidly zajistí dodavatel dohled vyškolené osoby. Pracující musí být vybaveni ochrannými pomůckami (ochranné přilby, rukavice, reflexní vesty apod.), potřebným náradím a proškoleni z bezpečnostních předpisů. Všichni zaměstnanci na staveništi (pracovišti) jsou povinni řídit se pokyny nadřízeného zaměstnance, respektovat, užívat, nepoškozovat a neodstraňovat instalovaná bezpečnostní zařízení.

Stavba byla zařazena z hlediska požární bezpečnosti dle § 39 zákona č. 133/1985 Sb., o požární ochraně do kategorie 0 – nepředstavující zvláštní nebezpečí.

Přístup požární techniky do zájmové lokality bude zajištěn po všech přístupových komunikacích navrhovaných v rámci stavby. Návrh silničních komunikací svými návrhovými parametry odpovídají požadavku na minimální šířku komunikace a únosnost na jednu nápravu. Při provádění stavby musí být zajištěn příjezd a průjezd požárních vozidel, prostor pro případný požární zásah a funkční použití hydrantů v dané lokalitě.

Z hlediska požární ochrany musí být při provádění stavby splněny požadavky vyhlášky č. 23/2008 Sb., a to v rozsahu nezbytném pro zajištění požární bezpečnosti a vyhlášky č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách.

m) objízdné a náhradní trasy: požadavky a provedení, požadavky na výluky provozu drážní dopravy a výluky jiné veřejné dopravy

Stavba bude prováděna ve 3 etapách. Všechny etapy budou prováděny za vyloučeného provozu v daném úseku. Doprava bude převedena po vyznačených objízdných trasách. Navedení vozidel na objízdné trasy a pohyb po nich bude usměrněn přechodným dopravním značením, které je součástí v **SO 171 Dopravní opatření**.

Objízdná trasa pro vozidla do 3,5 t a BUS je pro všechny etapy výstavby společná. Trasa v celkové délce 10,3 km bude vedena po místní komunikaci ul. Československé armády ve Vlašimi a dále po silnici III/12511 přes Řimovice do Zdislavic, po III/12513 přes Rataje na křižovatku silnic II/125 a II/126.

Linková doprava bude vedena po trasách předem projednaných s dopravcem.

Do místní část Čechov bude umožněn přístup po celou dobu stavby:

- během 1. etapy po provizorní komunikaci ve směru od Pavlovic
- během 2. a 3. etapy po již realizované 1. etapě stavby, tedy ve směru do centra Vlašimi

Objízdna trasa pro vozidla nad 3,5 t je rovněž společná pro všechny etapy výstavby. Její délka je 17 km a je vedena po silnicích II/112 – II/127 a II/126 (směr D1 přes Trhový Štěpánov). Po této trase je však zakázáno přepravovat náklad, který může způsobit ohrožení ŽP.

Pro tato vozidla je navržena trasa směrem na Prahu a D1 po silnicích II/112, II/127 a II/125 (přes Tehov) a směrem na Brno a D1 po silnici II/112.

Stavba nemá vliv na drážní dopravu.

n) zvláštní podmínky a požadavky na realizační podmínky, organizaci staveniště a provádění prací na něm, vyplývající zejména z druhu stavebních prací, z ochranných nebo bezpečnostních pásem, vlastností staveniště, provádění za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě, požadavky na přebírky základových spár a plánů apod.

Zařízení staveniště bude zřízeno v okolí stavby. Konečnou podobu a velikost si zajistí dle potřeb a možností konečně zhotovitel stavby.

Zřízení stavebního dvora, provoz a zajištění potřebné infrastruktury je věcí zhotovitele stavby. Napojení na zdroje (voda, el. energie, telekomunikace) si zajistí dodavatel stavebních prací. V prostoru vlastní stavby není známo o zařízeních a objektech, které by bylo možno využít pro účely zařízení staveniště.

Umístění objektů zařízení staveniště bude provedeno na plochách vymezených pro zařízení staveniště v prostoru staveniště dle organizačních podmínek stavby – vybraný zhotovitel je povinen si pro umístění zařízení staveniště zajistit smluvní vztah k dotčeným pozemkům. Veškeré plochy pro zařízení staveniště musí být odsouhlaseny a zakotveny ve smlouvě o dílo příp. v zápise o předání a převzetí staveniště.

Vybraný zhotovitel zajistí dle platných předpisů na staveništi pro účely stavby dočasné sociální, skladovací a provozní zázemí. Objekty zařízení staveniště budou zřízeny před zahájením stavby v rozsahu sjednaném ve smlouvě o dílo, příp. v zápise o předání a převzetí staveniště. Zařízení staveniště se požaduje uspořádat a vybavit tak, aby stavba mohla řádně realizovat současně za plnění všech bezpečnostních a hygienických předpisů.

Po ukončení veškerých stavebních prací a činností bude zařízení staveniště sneseno, objekty zkolaudovány a dále předáno stavebníkovi.

Všechny plochy, objekty a zařízení staveniště zřízené pro účely zařízení staveniště musí být uvedeny do původního stavu nejpozději s termínem ukončení stavby.

o) limity pro užití výškové mechanizace a opatření ve vztahu k vizuálnímu značení výškových překážek leteckého provozu podle jiného právního předpisu

Jedná se o liniovou stavbu s běžnými stavebními pracemi a postupy. Stavba není situována v ochranném pásmu letiště s omezením výškových staveb.

p) předpokládaný postup výstavby v členění na etapy a časový plán dokládající (technicky a technologicky) reálné doby výstavby

Práce budou provedeny zhotovitelem stavby určeným na základě výběrového řízení. Protože není znám zhotovitel, ani jeho možnosti a stavební postupy, nelze jednoznačně určit postup

stavebních prací, ale pouze doporučit postup výstavby. Detailní postup výstavby včetně harmonogramu prací bude vypracován zhotovitelem stavby po skončení výběrového řízení.

Podrobný harmonogram prací musí zohledňovat mj. následující body:

- koordinace činností, včetně uvedení všech dílčích termínů potřebných pro koordinaci výstavby
- specifikace nasazení pracovníků, strojů a zařízení (lhůty pro montáže a demontáže jednotlivých částí, manipulace s materiálem)

Ten následně předloží investorovi k odsouhlasení.

S ohledem na etapizaci stavby se celková doba výstavby se předpokládá v délce 14 měsíců, v rámci 2 stavebních sezón.

Před zahájením prací na SO řady 100 a 200 budou přeloženy příslušné inženýrské sítě v rámci SO řady 300, 400 a 500 v příslušném úseku.

Předpokládá se, že stavba bude uváděna do provozu postupně, dle jednotlivých etap výstavby. Předání stavby proběhne najednou.

Před zahájením vlastní rekonstrukce je nutné realizovat přechodné dopravní značení, které je předmětem stavebního objektu **SO 171 Dopravní opatření**.

Konečný návrh DIO je v kompetenci zhotovitele stavby.

Předpoklad etapizace stavby:

1. etapa – km 0,000 – km 0,320

- délka úseku 320 m
- předpokládaná délka výstavby 5 měsíců
- přístup K Čechovu
 - po co nejdelší dobu zachován provoz po stávající MK K Čechovu
 - po provizorní komunikaci ve směru od Pavlovic, předpokládá se kyvadlová doprava řízená SSZ nebo školeným pracovníkem
- přístup k městskému hřbitovu – ve směru od Pavlovic všemi vjezdy
- předmět výstavby:
 - odstranění stávajících vozovek, drnů, zeminy v úseku
 - provedení přeložek inženýrských sítí
 - dešťová kanalizace SO 301.1/.2, přeložky vodovodu a splaškové kanalizace v rámci související samostatně připravované akce
 - plynovod SO 501
 - provizorní a finální přeložky NN a VN ČEZ
 - výstavba zárubních zdí (včetně odstranění stávající šachty a reklamního panelu)
 - provedení zbylých přeložek IS – podzemní NN ČEZ, sděl vedení CETIN, kanalizace SO 302 před autoservisem
 - realizace finálních zemních těles, vozovek II/125, MK a ÚK, chodníků a sjezdů
 - provizorní komunikace K Čechovu
 - realizace křižovatky s MK K Čechovu včetně chodníku vlevo a přeložek IS
 - odstranění provizorní komunikace, dokončení pokládky přeložek IS
 - rekultivace ploch v rámci SO 801, výsadba SO 802, oplocení 701

2. etapa – km 0,320 – km 0,415

- délka úseku 95 m

- předpokládaná délka výstavby 2 měsíce
- přístup K Čechovu – po již realizované 1. etapě stavby, tedy ve směru do centra Vlašimi
- přístup k městskému hřbitovu – ve směru od Pavlovic – 3. vjezd (km 0,4206)
- předmět výstavby:
 - odstranění stávajících vozovek, drnů, zeminy v úseku
 - provedení přeložek inženýrských sítí
 - dešťová kanalizace SO 301.1/.2, přeložky vodovodu a splaškové kanalizace v rámci související samostatně připravované akce
 - provizorní a finální přeložky NN a VN ČEZ, CETIN
 - realizace chodníku k Čechovu vpravo včetně dotvarování zemního tělesa
 - realizace vozovky II/125, autobusových zálivů, chodníků a nástupišť
 - realizace napojení parkoviště ke hřbitovu v km 0,353, osazení ohrub a šterbinového žlabu

3. etapa – km 0,415 – km 1,000

- délka úseku 585 m
- předpokládaná délka výstavby 3 měsíce
- přístup K Čechovu – po již realizované 1. etapě stavby, tedy ve směru do centra Vlašimi
- přístup k městskému hřbitovu – po již realizované 1. a 2. etapě ve směru z centra Vlašimi – 1. vjezd (km 0,35332)
- předmět výstavby:
 - odstranění stávajících vozovek, drnů, zeminy v úseku
 - provedení přeložek inženýrských sítí
 - dešťová kanalizace 301.1/.2 včetně kalových jímek, přeložky vodovodu a splaškové kanalizace v rámci související samostatně připravované akce
 - provizorní a finální přeložky NN a VN ČEZ, CETIN, Arelion (dříve Telia)
 - realizace napojení parkoviště ke hřbitovu v km 0,4206, dokončení osazení ohrub a šterbinového žlabu
 - realizace vozovky II/125 a MK k areálu, od úseku km 0,710 technologií recyklace za studena
 - rekultivace ploch v rámci SO 801

Předpokládaný harmonogram výstavby je rovněž patrný z **přílohy č. 4** této Stz.

q) požadavky na postupné uvádění staveb do provozu (užívání), požadavky na průběh a způsob přípravy a realizace výstavby a další specifické požadavky

S ohledem na etapizaci stavby se předpokládá postupné předávání do užívání u objektů komunikací SO řady 100 a dešťové kanalizace SO řady 300. Předání stavby proběhne najednou.

Stavba bude realizována vždy za úplné uzavírky daného úseku.

Po dobu realizace jednotlivých etap musí být vždy zajištěn přístup do lokality Čechov a k městskému hřbitovu.

V průběhu realizace stavby, respektive do doby vydání kolaudačního souhlasu, bude provoz na silnici II/125 a dotčených úsecích MK organizován dle stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích, které bude součástí rozhodnutí o omezení obecného užívání dotčených úseků silnic.

r) dočasné stavby

V rámci SO 171 Dopravní opatření je navržena **dočasná stavba** – provizorní komunikace, která bude sloužit pro přístup do lokality Čechov během výstavby první fáze. Následně bude objekt odstraněn a budou provedeny SO 101, SO 111 a SO 121. Terén za hranou těchto objektů bude v rámci SO 171 urovnán, bude doplněna vrstva ornice a plocha bude oseta travním semenem.

s) návrh fází výstavby za účelem provedení kontrolních prohlídek

Kontrolní prohlídky nelze také přesněji specifikovat, protože budou závislé na harmonogramu prací zhotovitele, na prováděných technologiích a mohou probíhat po etapách dle zhotovitelem navrženého postupu výstavby.

Kontrolní prohlídky lze uvažovat v těchto fázích:

- vytýčení stavby (obvod stavby, zařízení staveniště)
- osazení provizorního dopravního značení
- vytýčení inženýrských sítí
- provedení přeložek inženýrských sítí
- provedení sanací podloží a provedení zemní pláně a základových spár
- provedení zárubních zdí
- provedení nových konstrukčních vrstev vozovek a chodníků
- provedení nového dopravního značení a bezpečnostních zařízení
- závěrečná kontrolní prohlídka,

Ukončení každé etapy oznámí stavebník stavebnímu úřadu v dostatečném předstihu.

Během celé stavby bude objednatelem zajištěn výkon stálého stavebního dozoru.

Průběh stavby bude také sledován na pravidelných kontrolních dnech, kterých se bude účastnit zástupce objednatele, zhotovitele, stavebního dozoru a případně dalších zástupců (dotčené orgány státní správy, správci inženýrských sítí apod.)

Všechny plochy, objekty a zařízení staveniště zřízené pro účely zařízení staveniště musí být uvedeny do původního stavu nejpozději s termínem ukončení stavby.

Přílohy:

1. Seznam dotčených pozemků
2. Situace ZOV
3. Bilance zemin
4. Předpokládaný harmonogram výstavby

Praha, únor 2025

Ing. Lenka Rozmbachová

II/125 Vlašim - Pavlovice, narovnání

Příloha č. 1 Souhrnné technické zprávy - Seznam stavbou dotčených pozemků

Poř. č.	Obec	Katastrální území	Katastrální číslo	Výměra	Druh pozemku - způsob využití	č. LV	BPEJ	Vlastník	podíl	typ SO					poznámky
										silnice II/125	chodníky, MK a ÚK, zdi	rekultivace	inž. sítě mimo ČEZ	dočasná komunikace	
1	Vlašim	Vlašim	2343/2	1033	ostatní plocha - ostatní komunikace	10001		Město Vlašim, Jana Masaryka 302, 25801 Vlašim			111				
2	Vlašim	Vlašim	2347/4	14039	ostatní plocha - silnice	1141		Středočeský kraj, KSÚS SČK, příspěvková organizace, Zborovská 81/11, Smíchov, 15000 Praha 5		101	111 121 211	801	301 431 451 452	171	
3	Vlašim	Vlašim	998/26	1426	ostatní plocha - neplodná půda	10001		Město Vlašim, Jana Masaryka 302, 25801 Vlašim		101	111 121		301 431		
4	Vlašim	Vlašim	2370	3125	ostatní plocha - ostatní komunikace	10001		Město Vlašim, Jana Masaryka 302, 25801 Vlašim			111 121	801			
5	Vlašim	Vlašim	966/31	1478	orná půda	10001	52911	Město Vlašim, Jana Masaryka 302, 25801 Vlašim		101	111 121	801	301 302 431		
6	Vlašim	Vlašim	996	3029	trvalý travní porost	10001	52911	Město Vlašim, Jana Masaryka 302, 25801 Vlašim		101	111 121 211	801	301 431		
7	Vlašim	Vlašim	868/13	33	orná půda	10001	52911	Město Vlašim, Jana Masaryka 302, 25801 Vlašim			121				
8	Vlašim	Vlašim	966/34	1631	orná půda	10001	52911	Město Vlašim, Jana Masaryka 302, 25801 Vlašim		101	111 121 212 701		301 302 431 501		
9	Vlašim	Vlašim	966/35	398	orná půda	10001	52911	Město Vlašim, Jana Masaryka 302, 25801 Vlašim		101	111 121 212		301 431 451 501		
10	Vlašim	Vlašim	966/36	46	orná půda	10001	52911	Město Vlašim, Jana Masaryka 302, 25801 Vlašim			111 212				
11	Vlašim	Vlašim	868/11	102	orná půda	10001	52911	Město Vlašim, Jana Masaryka 302, 25801 Vlašim			111 121		451		
12	Vlašim	Vlašim	2344	10223	ostatní plocha - ostatní komunikace	10001		Město Vlašim, Jana Masaryka 302, 25801 Vlašim			111 121		451	171	
13	Vlašim	Vlašim	877/2	995	ostatní plocha - jiná plocha	1934		Králová Libuše, Havlíčkova 1708, 25801 Vlašim Město Vlašim, Jana Masaryka 302, 25801 Vlašim	8/12 4/12					171	pouze DZ do 1 roku
14	Vlašim	Vlašim	877/1	767	ostatní plocha - jiná plocha	10001		Město Vlašim, Jana Masaryka 302, 25801 Vlašim		101	121		301 431 451 452	171	
15	Vlašim	Vlašim	879/36	9171	orná půda	2451	52911	Jandoš Jiří, Ratajská 357, 25801 Vlašim					452		pouze DZ do 1 roku
16	Vlašim	Vlašim	879/48	119	orná půda	10001	52911	Město Vlašim, Jana Masaryka 302, 25801 Vlašim		101			452		
17	Vlašim	Vlašim	879/37	7160	orná půda	1932	52911	Dufala Jan Ing., č. p. 10, 25801 Pavlovice			111	801			pouze DZ do 1 roku



II/125 Vlašim - Pavlovice, narovnání



Příloha č. 1 Souhrnné technické zprávy - Seznam stavbou dotčených pozemků

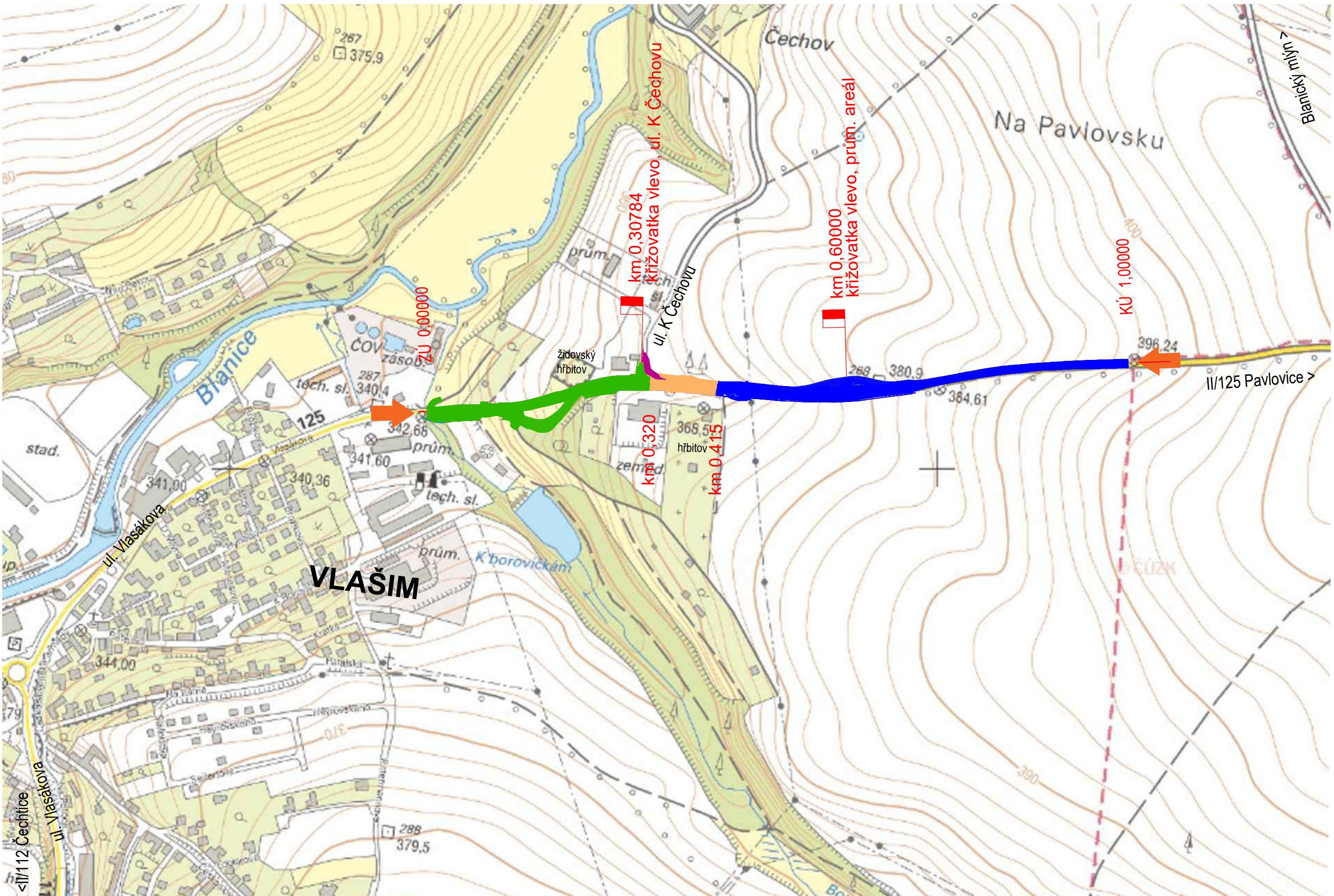
Poř. č.	Obec	Katastrální území	Katastrální číslo	Výměra	Druh pozemku - způsob využití	č. LV	BPEJ	Vlastník	podíl	typ SO					poznámky
										silnice II/125	chodníky, MK a ÚK, zdi	rekultivace	inž. sítě mimo ČEZ	dočasná komunikace	
18	Vlašim	Vlašim	879/45	388	orná půda	1934	52911	Králová Libuše, Havlíčkova 1708, 25801 Vlašim Město Vlašim, Jana Masaryka 302, 25801 Vlašim	8/12 4/12			801			
19	Vlašim	Vlašim	879/49	169	orná půda	10001	52911	Město Vlašim, Jana Masaryka 302, 25801 Vlašim		101		801			
20	Vlašim	Vlašim	879/5	26	orná půda	10001	52911	Město Vlašim, Jana Masaryka 302, 25801 Vlašim				801			
21	Vlašim	Vlašim	966/6	780	ostatní plocha - ostatní komunikace	10001		Město Vlašim, Jana Masaryka 302, 25801 Vlašim			121		431 451		
22	Vlašim	Vlašim	994/2	8693	ostatní plocha - pohřebiště	10001		Město Vlašim, Jana Masaryka 302, 25801 Vlašim		101	111 121		301 431 451		
23	Vlašim	Vlašim	993/7	1480	trvalý travní porost	10001	52911	Město Vlašim, Jana Masaryka 302, 25801 Vlašim		101	111		301 451 452		
24	Vlašim	Vlašim	993/2	844	trvalý travní porost	10001	52911	Město Vlašim, Jana Masaryka 302, 25801 Vlašim		101			451		
25	Vlašim	Vlašim	993/6	90	trvalý travní porost	10001	52911	Město Vlašim, Jana Masaryka 302, 25801 Vlašim		101			451		
26	Vlašim	Vlašim	966/76	2293	orná půda	10001	52901 52911	Město Vlašim, Jana Masaryka 302, 25801 Vlašim		101			451		
27	Vlašim	Vlašim	966/46	10463	orná půda	10001	52901 52911	Město Vlašim, Jana Masaryka 302, 25801 Vlašim		101	111		301 451		
28	Vlašim	Vlašim	879/38	6418	orná půda	64	52911 52901	Svatoň Vladimír Ing., Hynaisova 179, 25801 Vlašim				801			pouze DZ do 1 roku
29	Vlašim	Vlašim	879/50	42	orná půda	10001	52901	Město Vlašim, Jana Masaryka 302, 25801 Vlašim							
30	Vlašim	Vlašim	879/47	79	orná půda	10001	52901	Město Vlašim, Jana Masaryka 302, 25801 Vlašim		101					

Situace ZOV 1:5000

LEGENDA:

-  1. etapa výstavby
- 2. etapa výstavby
-  3. etapa výstavby

 provizorní komunikace pro 1. fázi výstavby
 přístup na staveniště



II/125 Vlašim - Pavlovice, narovnění
Balance zemin a ornice

Č. objektu	Název objektu	sejmutí drnů	ORNICE						VÝKOP														NÁSYP										BILANCE	Úprava pláně	Úprava podloží hydraulickými pojivy
			sejmutí ornice	svahy tl. 150 mm	rovina tl. 100-400 mm	rekultivace	ohumusování	BILANCE	Výkop v trase tř. těž. I	Výkop v trase tř. těž. I	Zřízení stupňů tř. těž. I	Hloubení jam tř. těž. I	Hloubení rýh tř. těž. I	Výkop v trase tř. těž. II	Zřízení stupňů tř. těž. II	Dolamování tř. těž. II	Hloubení jam tř. těž. II	Hloubení rýh tř. těž. II	Vrty pro piloty tř. těž. II	Nezpevněný podklad z vozovek	Frézovaný mat. ZAS-T1	Asf. stmel. podklad ZAS-T3	vhodná zemina Tř. II		podmínečně vhodná zemina - Tř. těž. I										
																							Násyp	Násyp v AZ	Násyp	Násyp v AZ	Zásyp jam, šachet, rýh materiál ze stavby	Obsyp jam, šachet, rýh z nakupovaného materiálu	DK	Sanační vrstvy z kameniva	Krajnice + vrstvy z R-mat				
		m³	m³	m³	m³	m³		m³	m³	m³	m3	m3	m³	m³	m³	m³	m³	m³	m³	m³	m³	m³	m³	m³	m³	m³	m³	m³	m³	m³	m²	m²			
SO 101	Silnice II/125	448,65	1632,33	582,21	330,68	0,00	912,89	719,44	46,18	5241,33	0,00	0,00	0,00	245,66	0,00	61,42	0,00	0,00	0,00	1245,92	213,04	511,89	0,00	155,70	104,90	0,00	0,00	0,00	268,70	438,48	137,49	5467,75	9322,79	8365,79	
SO 111	Místní a účelové komunikace	63,76	65,25	62,97	35,24	0,00	98,21	-32,96	0,00	292,25	9,69	142,99	53,83	13,75	0,51	0,00	0,00	0,00	0,00	198,39	22,33	79,59	0,00	0,00	176,04	0,00	137,88	29,47	14,30	0,00	35,60	248,57	920,72	920,72	
SO 121	Chodníky	163,78	275,70	226,37	53,39	0,00	279,76	-4,06	0,00	1136,30	83,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	49,65	10,56	20,26	0,00	0,00	530,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	852,98	1067,65	1067,65	
SO 171.1	DIO - Provizorní komunikace	29,00	0,00	0,00	24,37	0,00	24,37	-24,37	0,00	272,74	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	86,09	28,30	2,45	0,00	0,00	162,56	0,00	0,00	0,00	0,00	5,44	0,00	6,38	133,74	216,75	216,75
SO 171.2	DIO - Opravy OT																																		
SO 211	Zárubní zeď vlevo v km 0,220	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	104,45	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,80	0,00	0,00	0,00	23,67	0,00	0,00	0,00	0,00	75,98	0,00	0,00	
SO 212	Zárubní zeď vpravo v km 0,300	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	654,45	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	49,83	0,00	0,00	0,00	24,00	0,00	0,00	0,00	172,00	0,00	0,00	0,00	0,00	508,28	0,00	0,00	
SO 301.1	Dešťová kanalizace - město Vlašim	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	80,44	2638,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1430,82	848,26	0,00	0,00	0,00	1288,08	0,00	0,00	
SO 301.2	Dešťová kanalizace - Středočeský kraj	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	317,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	64,44	0,00	0,00	0,00	0,00	252,59	0,00	0,00	
SO 302	Odvodnění parkoviště	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	192,21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	130,60	47,89	0,00	0,00	0,00	61,61	0,00	0,00	
SO 411	Přeložka vedení NN ČEZ Distribuce																																		
SO 431	Veřejné osvětlení	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	19,54	113,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	53,55	0,00	0,00	0,00	0,00	79,00	0,00	0,00	
SO 451	Přeložka sdělovacího vedení CETIN																																		
SO 452	Ochrana optické trasy Telia Carrier	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	52,92	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	43,33	0,00	0,00	0,00	0,00	9,59	0,00	0,00	
SO 501	Přeložka STL plynovodní přípojky PE dn 32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	65,80	15,84	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	80,04	0,00	0,00	0,00	0,00	1,60	0,00	0,00	
SO 701	Přeložka oplocení v km 0,250	0,00	9,81	0,00	6,58	0,00	6,58	3,23	0,00	0,00	0,00	0,90	3,23	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,23	0,00	0,00	4,13	0,00	0,00		
SO 801	Rekultivace opuštěných úseků silnice II/125	61,00	140,02	0,00	0,00	551,20	551,20	-411,18	0,00	60,54	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	280,13	37,35	116,72	0,00	0,00	586,88	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-465,34	2019,00	0,00	
	CELKEM	766,19	2123,11	871,55	450,26	551,20	1873,01	250,10	46,18	7003,16	93,09	817,88	222,99	259,41	0,51	61,42	567,72	2846,51	49,83	1860,18	311,58	730,91	28,80	155,70	1560,88	0,00	2136,34	928,85	288,44	438,48	179,46	8518,54	13546,91	10570,91	

Ornice

Sejmutí ornice	jedn.	
Sejmutí ornice	m³	2 123,11

Použití ornice	jedn.	
Ohumusování svahů v tl. 0,15 m	m³	871,55
Ornice pro ter. Úpravy	m³	450,26
Ornice pro rekultivace vozovek	m³	551,20
Podomičí pro rekultivace	m³	0,00
Potřeba ornice a podomičí celkem	m³	1 873,01

Bilance	jedn.	
Přebytek ornice	m³	250,10

Položka		jedn.	
Výkopy			
Výkop vhodný do násypu (podm. vhodný + vhodný) - rozvoz v trase	V _V	m³	11 922,51
Výkop nevhodný do násypu - pouze do ter. úprav, dosyp. krajnic atd.	V _N	m³	766,19
Výkop nevhodný do násypu - odvoz na trvalou deponii	V _{ND}	m³	46,18
Výkop pro aktivní zónu	V _{AZ}	m³	0,00
Výkop pro ochranné přisypy, hloubkovou drenáž	V _{OP}	m³	0,00
Výkop pro výměnu zeminy v podloží násypu v tl. 0,60 m	V _{ZPN}	m³	0,00
Výkopy celkem	V _C	m³	12 734,88

Položka		jedn.	
Násypy			
Násyp z výkopu v trase (případně i upravený)	N _N	m³	1 745,38
Dosypání krajnic	N _{DK}	m³	288,44
Sanační vrstva násypu (ŠP tl. 0.60 m)	N _{SVN}	m³	0,00
Zásypy	N _{OP}	m³	2 136,34
Obsypy ŠP (inženýrské sítě)	O _{SP}	m³	0,00
Obsypy pískem (inženýrské sítě)	O _P	m³	0,00
Násypy celkem	N _C	m³	4 170,16

Položka		jedn.	
Výkop použitelný do násypu (V _C - V _{ND})	V	m³	12 688,70
Množství potřebné zeminy do násypu (N _N + N _{DK})	N	m³	4 170,16
Balance zemin (V - N)		m³	8 518,54

přebytek výkopu

	měsíc týden	1. měsíc				2. měsíc				3. měsíc				4. měsíc				5. měsíc				6. měsíc				7. měsíc				8. měsíc				9. měsíc				10. měsíc				11. měsíc				12. měsíc				13. měsíc				14. měsíc											
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4																				
Název objektu		1. ETAPA																zimní přestávka																2. ETAPA																3. ETAPA															
SO 101 Silnice II/125		■																■																■																■															
SO 111 Místní a účelové komunikace		■																■																■																■															
SO 121 Chodníky		■																■																■																■															
SO 171 Dopravní opatření		■																■																■																■															
SO 211 Zárubní zeď vlevo v km 0,220		■																■																■																■															
SO 212 Zárubní zeď vpravo v km 0,300		■																■																■																■															
SO 301.1 Dešťová kanalizace - město Vlašim		■																■																■																■															
SO 301.2 Dešťová kanalizace - Středočeský kraj		■																■																■																■															
SO 302 Odvodnění parkoviště		■																■																■																■															
SO 431 Veřejné osvětlení		■																■																■																■															
SO 451 Přeložka sdělovacího vedení CETIN		■																■																■																■															
SO 452 Ochrana optické trasy Telia Carrier		■																■																■																■															
SO 501 Přeložka STL plynovodní přípojky PE dn 32		■																■																■																■															
SO 701 Přeložka oplocení v km 0,250		■																■																■																■															
SO 801 Rekultivace opuštěných úseků silnice II/125		■																■																■																■															
SO 802 Náhradní výsadba dřevin		■																■																■																■															