

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

1.0. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY:

- 1.1. Název akce: II/126 - Propojení D1 se sil. I/2 akt. PD
- 1.1.1. Etapa: 1.etapa – 9.vybraných úseků extravilánu
- 1.2.: Umístění stavby: Kraj: Středočeský
Správce: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje
Kat. území: Nesměřice, Zruč nad Sázavou, Dolní Pohled,
Slavošov u Zruče nad Sázavou, Hranice u
Slavošova, Útěšenovice, Zbraslavice, Štipoklasy u
Černín, Černíny, Předbořice, Opatovice 1, Bahno,
Březová u Úmonína, Bykáň, Křesetice, Poličany
- 1.3. Charakter akce: Rekonstrukce stavby liniové
- 1.4. Investor: Středočeský kraj, Zborovská 11, 150 00 Praha 5 – Smíchov
- 1.5. Projektant: Ateliér projektování inženýrských staveb, s.r.o., Ohradní 24b,
140 00 Praha 4 – Michle
IČO: 61853267
DIČ: CZ 61853267
Telefon: 241481215
- 1.6. Úřad s rozšířenou působností: Město Kutná Hora
- 1.7. Stupeň PD: Dokumentace pro stavební povolení (DSP)
- 1.8. Stručná charakteristika etapy: Sil. II/126 je významnou spojnicí mezi Vlašimí, dálnicí D1 a Kutnou Horou, kde navazuje na páteřní sinici I. třídy č.2. Na trase protíná další významné silnice II. tříd a síť silnic III. třídy. Jedná se zde o 1.etapu širší akce s více etapami výstavby. Jde o vybrané bezproblémové úseky sil. II/126, na nichž je možno připravit dokumentaci pro stavební povolení, max. do konce září 2018. Rekonstrukce bude spočívat v jednodušších případech v zesílení konstrukce vozovky po odfrézování stáv. krytu a položení nového silnějšího, ve složitějších případech v recyklaci za studena po odfrézování všech stáv. asfalt. vrstev, nebo i v rozšíření vozovky v krajích s úplnou výměnou konstrukce vozovky – stáv. komunikace zde nemá normovou požadovanou šířku a rozšiřuje se na kategorii S 7,5. Součástí stavby je dále návrh dopravních opatření – stavba po polovinách za řízení dopravy semaforey, obnova doprav. značení, oprava propustků, pročištění příkopů, doplnění silnič. sloupků a svodidel, oprava krajnic. Ve 3.úseku za obcí Slavošov bude nutno sil. II/126 úplně uzavřít a

provoz vést po objížďkách, včetně linek BUS. Obnova a zesílení konstrukce vozovky jsou navrženy na výhledové dopravní zatížení v r.2045.

Začátek rekonstrukce předmětné etapy vybraných úseků sil. II/126 je na rozhraní bývalých okresů Benešov a Kutná Hora v km 2,411 a konec rekonstrukce je v km 31,520 před Kutnou Horou. V oblasti za koncem zástavby obce Zbraslavice (mezi km 18,43 -18,975) je silnice v ochranném pásmu železniční trati Kutná Hora hl. n. – Zruč nad Sázavou (žkm 21,140 – žkm 21,675). Rekonstrukce sil. II/126 není souvislá, ale rozpadá se na celkem 9 od sebe oddělených úseků, které nemají majetkoprávní nebo výškové problémy s opravou. Souběh silnice se železniční tratí v jejím ochranném pásmu u Zbraslavic (viz výše) je v 5. rekonstruovaném úseku. Jednotlivé úseky mají vozovku nesterajně porušenou, mají nesterajnou stáv. životnost, proto budou různým způsobem rekonstruovány – je navrženo více typů konstrukce vozovky pro rekonstrukci – rozhodující jsou závěry z diagnostiky vozovky, provedené v I.Q 2018.

2.0. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

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

Předmět stavby byl stručně popsán v odst. 1.8.

2.2. Předpokládaný průběh stavby:

a) zahájení v r. 2019

b) etapizace – jedná se o 1. etapu stavby, která je členěna na 9 vzájemně oddělených úseků (většinou v extravilánu), které po dokončení budou uváděny do provozu. Rekonstrukce se provádí v trase stávající silnice, a to buď výměnou krytu vozovky při jejím současném zesílení nebo recyklací za studena

c) stavba je v souladu s plánem oprav silnic Středočeského kraje

d) technické řešení stavby neovlivní stáv. krajinný ráz, zdraví, ani životní prostředí. Středočeský kraj, odbor ŽP, vydal dne 23.2.2018 stanovisko, že pro tuto stavbu není nutno zajišťovat posouzení vlivu stavby na životní prostředí (EIA).

e) celkový dopad stavby na dotyčné území a navrhovaná opatření:

- dosavadní využití území bude nezměněno, nebude měněno ani v průběhu stavby (stavba prováděna za provozu po polovinách)

- vazby na ostatní plánované stavby v zájmovém území nebudou rekonstrukcí silnice ovlivněny, případné silniční opravy jiných tras musí investor prostřednictvím KSÚS koordinovat tak, aby po sil. II/126 nevedla v době rekonstrukce, např. objížďková trasa jiné stavby silnice

- rekonstrukce sil. II/126 nevyvolá změny jiných staveb

3.0. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

- dokumentace pro zadání stavby (DZS), vyprojektovaná v r. 2009, z níž byla realizována tehdejší 3. etapa – průtah obcí Zbraslavice a oprava mostu ev.č. 126-010 přes Opatovický potok u obce Bykáň

- inženýrsko-geologický průzkum pro ověření podložních zemin a hornin vypracovaný pro tuto 1. etapu stavby firmou GeoTec – GS, a.s., Praha 10 ve 2.Q. 2018

- geodetické zaměřené příčných řezů v trase rekonstrukce (zajistila firma GK Straka Praha), mapové podklady z přesného leteckého snímkování (ortofotomapa) zajistila firma GEOREAL, s.r.o. v 1.Q. 2018

- dopravní průzkum vychází z výsledků sčítání dopravy v r. 2016

- diagnostika vozovky a návrh opravy sil. II/126 provedla firma RODOS Praha v 1.Q.2018

- průzkum stáv. dopravního značení – posloužily průjezdy diagnostického měřicího vozidla trasou sil. II/126, upřesněné pochůzkou po trase a ortofotomapa

4.0. ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍ UMÍSTĚNÍ

4.1. Zdůvodnění stavby

Stavba 1. etapy rekonstrukce silnice je součástí širší akce na rekonstrukci sil. II/216 od D1 k sil. I/2 v Kutné Hoře (délka cca 37 km), včetně oprav mostů (ev.č. 126-005 přes Želivku, ev.č.126-006 přes Sázavu a ev.č. 126-011 v Kutné Hoře), průtahů obcemi, úseků extravilánu s majetkoprávními problémy a přebudování stáv. průsečné křižovatky sil. II/126 x II/337 (Májovka) na křižovatku okružní. Silnice II/126 je významnou spojnici mezi Vlašimí na jihu, dálnicí D1 a sil. I/2 v Kutné Hoře na severu. Mnohé úseky však mají dle diagnostiky zcela vyčerpanou zbytkovou dobu životnosti a její stav nutně potřebuje opravu. Již v r. 2009 byla vypracována komplexní dokumentace pro zadání stavby na její rekonstrukci, z této PD však byla zrealizována tehdejší 3. etapa – průtah obcí Zbraslavice (r. 2013) a oprava mostu ev.č. 126-010 přes Opatovický potok u obce Bykáň (r. 2015). Proto nyní přistupuje investor Středočeský kraj k aktualizaci zbytku původní PD. Stavba je evidována v plánu oprav Středočeského kraje na Krajském úřadu Středočeského kraje. Zamýšlenou rekonstrukcí v 1. etapě se sleduje jednak její homogenizace na kategorii S 7,5 (v průtazích obcemi MS 2 nebo MO 2k), jednak obnova a zesílení krytu vozovky dle provedeného geolog. průzkumu a diagnostiky pro doprání zatížení III. tř. s výhledem do r. 2045.

4.2. Umístění stavby

Stavba je umístěna ve Středočeském kraji ve více katastrálních územích (viz. údaj v odst. 1.0.). Devět úseků stavby v této 1. etapě bylo vybráno tak, aby se v nich nevyskytovaly majetkoprávní problémy nebo problémy s výškovým provedením.

Stavba se provádí na stávajícím silničním tělese na pozemcích ve vlastnictví investora. Rekonstruovaná silnice sleduje stáv. průběh silnice, nikde z něj nevybočuje směrově ani výškově. Ponechávají se stávající poměry směrových oblouků, a tím i původní příčné sklony vozovky ve směrových obloucích. V některých úsecích dochází k malému navýšení nivelety (v řádech cm) z důvodu zesílení konstrukce vozovky pro větší únosnost.

4.3. Význam akce z místního a regionálního hlediska

Akce má význam jak z místního, tak z regionálního hlediska. Stavbou se sleduje především šířková homogenizace komunikace na silniční kategorii S 7,5 (extravilán), event. MS 2 nebo MO 2k (intravilán). Dále je účelem zesílení a obnova krytových vrstev vozovky pro dobu životnosti 25 let (do r. 2045), obnova doprav. značení po předchozí jeho revizi na PCR, oprava propustků, rekonstr.sjezdů na pole, pročištění a prohloubení příkopů, doplnění bezpečnostních prvků (silniční sloupky, svodidla).

4.4. Vliv na zemědělský a lesní fond

Stavba se provádí pouze na silničních parcelách ve vlastnictví Středočeského kraje, nedotkne se tedy zemědělského ani lesního fondu. Mnohé úseky se však nacházejí v ochranném pásmu lesa, do 50 m od lesního pozemku. Jedná se však vždy o povrchové úpravy krytu vozovky s úpravou krajnic a pročištění příkopů bez zásahu do lesních parcel.

SEZNAM LESNÍCH POZEMKŮ DO VZDÁLENOSTI 50 M OD SIL.II/126

KÚ SOUTICE	650/1, 648/7
KÚ NESMĚŘICE	1590
KÚ ZRUČ NAD SÁZAVOU	898, 961/1, 2722/1, 2722/2, 2723, 2724, 2725, 2726, 2728, 2738, 2739, 2740, 2741
KÚ SLAVOŠOV U ZRUČE N. SÁZ.	493, 617
KÚ HRANICE U SLAVOŠOVA	169, 170
KÚ ÚTĚŠENOVICE	116, 109
KÚ HODKOV	792/1, 793, 794, 795
KÚ ŠTIPOKLASY U ČERNÍN	687, 688
KÚ ČERNÍN	311/1, 610
KÚ PŘEDBOŘICE	621, 622, 625, 635, 636
KÚ OPATOVICE I	901
KÚ BAHNO	1070, 1073
KÚ BYKÁŇ	129/6, 102/3

Další ustanovení:

- v rámci realizování stavby se nepředpokládá kácení stromů v lese ani rostoucích mimo les, pouze dojde ke smýcení křovin rostoucích na silničních svazích (ohrožení bezpečnosti provozu) nebo u vtoků a výtoků propustků
- realizací stavby nebudou nijak dotčeny pozemky určené k plnění funkce lesa
- stavební mechanismy nesmí zajiždět na lesní pozemky nebo lesní cesty, na lesních pozemcích nebude skladován žádný stavební nebo odpadní materiál a lesní pozemky nebudou používány jinak, než stanoví lesní zákon (č. 289/1995 Sb. ve znění pozdějších předpisů)
- žádné lesní cesty nebudou používány k odvozu nebo návozu stavebních materiálů nebo odpadu
- kořenové systémy lesních stromů nebo stromů rostoucích mimo les nesmí být poškozeny, proto čištění příkopů nebo jejich prohloubení v blízkosti stromů nesmí být prováděno strojně, ale ručně
- rozhodně nesmí být narušena statika stromů – práce budou probíhat v souladu s ČSN 83 9061 – technologie vegetačních úprav v krajině – ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích
- v případě, že dojde k poškození kořene, bude rána začištěna kolmým ostrým řezem a bude ošetřena stromovým balzámem
- další podmínky jsou stanoveny ve vyjádření OŽP Města Kutná Hora (viz. doklady)

4.5. Vliv stavby na životní prostředí

Navrhovanými úpravami sil. II/126 nedojde k nárůstu dopravy, kromě obvyklého navýšení dle výhledových koeficientů. Nesleduje se převzetí zátěže z jiných silnic, kromě příp. objížděk při opravách sousedních silnic. Stavba se nedotkne ochráněných území, území ÚSES, významných krajinných prvků ani přírodních a kulturních památek. V předmětném území se nacházejí menší i významné vodní toky (Želivka, Sázava) a dvě vodárenské nádrže na pitnou vodu (Švihov na Želivce a Vrchlice na Vrchlici). Stavební práce musí probíhat tak, aby byla minimalizována pravděpodobnost vzniku havárie škodlivých látek a byl tak ohrožen systém povrchových i podzemních vod (viz. Havarijní plán v této PD). Podél údolí řek Želivka a Sázava probíhá území NATURA 2000, stavební úseky však jsou mimo její hranice.

Stromy rostoucí v blízkosti silnice by měly být prověřeny na zdravotní stav i ze stability a pečlivě ošetřeny (větve) – toto však není předmětem této PD, ale je součástí průběžné péče o bezpečnost silničního provozu a údržby ze strany správce silnice KSÚS.

Stavba ovlivní životní prostředí pouze v jejím bezprostředním okolí – negativně během stavebních prací (zvýšení prašnosti, zvýšení přepravních objemů při odvozu a návozu stavebních materiálů po stáv. silnicích), výrazně pozitivně pak po skončení stavebních prací. Po dokončení úprav vzroste plynulost a bezpečnost dopravy, poklesne hladina hluku, exhalací, vibrací, zlepší se účinnost odvodnění pročištěním a prohloubením příkopů. Případné povrchové znaky sítí budou výškově upraveny do úrovně nového krytu.

Údržba a opravy mechanizace dodavatele nesmí být prováděny v prostoru staveniště, ale pouze v území dodavatelovy firmy nebo v opravářských dílnách. Během realizace nesmí dojít ke znečištění povrchových ani podzemních vod (viz. Havarijní plán) - Do záplavových území velkých vodních toků stavba nezasahuje.

Zhotovitel musí při frézování vozovek ihned čistit podklad od zbytků asfaltových materiálů a zabránit tak jejich splachu do okolí.

5.0. ČLENENÍ STAVBY

5.1. Stavební objekty

Tato 1. etapa stavby má tyto stavební objekty:

- SO 101.1. – Komunikace
- SO 101.2. – Dopravní opatření
- SO 901 – Přesun kapličky

5.2. Stavební objekt SO 101.1. – Komunikace

Obsahuje celkem 9 extravilánových úseků vzájemně na sebe nenavazujících s návrhem opravy a se samostatnou PD.

Seznam úseků:

- Úsek č.1 – km 2,411 až km 4,948
- Úsek č.2 – km 6,516 až km 8,124
- Úsek č.3 – km 11,400 až km 14,016
- Úsek č.4 – km 14,449 až km 16,726
- Úsek č.5 – km 18,423 až km 19,617
- Úsek č.6 – km 20,400 až km 21,404
- Úsek č.7 – km 22,209 až km 27,464
- Úsek č.8 – km 28,000 až km 28,764
- Úsek č.9 – km 30,200 až km 31,520

Podle druhu konstrukce vozovky navržené k opravě se úseky příp. dělí ještě na 2 až 3 části.

5.3. Stavební objekt SO 101.2. – Dopravní opatření

Tento objekt se zabývá opatřeními nutnými k řízení dopravy na staveništi jednotlivými pracovními místy. Tato opatření jsou v souladu se „Zásadami označování pracovních míst na pozemních komunikacích“ (TP 66 – 3. vydání 2015). Obdobně jako je SO 101.1. dělen na 9 úseků, je i návrh dopravních opatření dělen na stejné úseky a dílčí části (viz. PD).

5.4. Stavební objekt SO 901 – Přesun kapličky

Ve 2. úseku stavby před obcí Dolní Pohled cca v km 7,882 vpravo od osy silnice se ve svahu silničního tělesa nachází menší kaplička. V důsledku rozšíření komunikace v krajích na kategorii S 7,5 dojde k přesunu této kapličky.

5.5. Přehled budoucích vlastníků a správců

SO	Název	Vlastník	Správce
SO 101.1.	Komunikace	Středočeský kraj	KSÚS Říčany
SO 101.2.	Dopravní opatření	Zhotovitel	
SO 901	Přesun kapličky	Obec Dolní Pohled	

5.6. Charakteristika území z hlediska vlivů na návrh stavby

5.6.1. Členitost území

Sil. II/216 je situována v pahorkovité krajině v předhůří Českomoravské vrchoviny. K větším podélným spádům komunikace dochází v místech, kde silnice překonává stávající velké toky (Želivka, Sázava) nebo potoky (Ostrovský, Hodkovský, Opatovický, Vrchlice) a bezejmenné vodoteče. Podélné spády komunikace jsou však v souladu s ČSN pro daný typ územní a měnit se při rekonstrukci nebudou.

5.6.2. Inženýrsko-geologické a geotechnické zhodnocení území

Vzhledem k délce zájmového území (cca 37 km silnice), se zde vyskytuje celá řada typů geotechnického prostředí. Geologická stavba je tedy velmi složitá – střídají se zde horniny od stratigraficky nejstarších proterozoických (starohory) a paleozoických (prvohory) přes mezozoické (druhoohory), až po kvartérní (čtvrtoohory) a recentní (navážky a násypy). Protože při rekonstrukci silnice nebude zasahováno do koncepce stávajícího výškového uspořádání silnice, zajímalo projektanta složení nejbližšího horninového podloží pod konstrukcí vozovky včetně aktivní zóny. Proto si nechal vypracovat ve 2.Q. 2018 Inženýrsko-geologický průzkum podloží s odvrty do hl. 2,0 m v krajích asfaltové vozovky v jednotlivých úsecích stavby včetně laboratorního vyhodnocení vzorků (viz. příloha PD). Pro bezprostřední návrh konstrukce vozovky pro její opravu si nechal projektant vypracovat v I.Q.2018 Zprávu č.1 a Zprávu č.2 diagnostiky vozovky na základě odvrtní v asfaltovém krytu a rázových zkoušek s určením poruch, zbytkové životnosti a návrhem způsobu rekonstrukce.

Provedeným inženýrsko-geologickým průzkumem (viz. příloha PD) byly zjištěny tloušťka a složení stáv. konstrukce silnice, sled mělkých geolog. vrstev, definování vodního režimu, laboratorně zjištěny vlastnosti podloží konstrukce vozovky a zhodnoceny podmínky pro rozšíření a opravu komunikace ve vybraných úsecích. Průzkum tvoří důležitý doplněk diagnostiky. Projektant upozorňuje na závěry inženýrsko-geologického průzkumu:

- zeminy podloží sice splňují ČSN 73 6133, zap. 4.1.3. na maximální objemovou hmotnost sušiny $\rho_d \max. PS > 1600 \text{ kg/m}^3$, ale nesplňuje podmínku $CBR_{sat} > 15\%$ pro podloží P III
- ani u jednoho genotypu nelze garantovat požadavek na únosnost zemní pláně

$E_{\text{def}, 2} = \text{min. } 45\text{MPa}$ prostým zhutněním

- ve většině provedených vrtů se nacházejí ve svrchních polohách horniny rozložené na jemnozrnné jíly, písčité hlíny a písky hlinité, jsou nebezpečně namrzavé, některé (jíly) podléhají objemovým změnám při změně vlhkosti

Inženýrsko-geologický průzkum doporučuje pro opravu stáv. silnice ve většině případů odstranění staré konstrukce a různé způsoby zásahu do aktivní zóny. Tento způsob rekonstrukce by však znamenal stavbu nové vrchní části silnice a ekonomicky neúměrné zdražení stavby – odstranil by však jednou provždy možnosti vzniku deformací a povrchy krytu vozovky vlivem špatných vlastností podloží a aktivní zóny. Pouze v nejmarkantnějším případě, kde se vyskytují přímo na zemní pláni jemnozrnné jíly – na začátku 3. úseku Slavošova navrhuje projektant celoplošnou výměnu celé konstrukce vozovky v délce 600 m. V ostatních úsecích navrhuje rekonstrukci vozovky v souladu s diagnostikou, která po provedené opravě garantuje životnost provedených úprav na 25 let (do r. 2045).

5.6.3. Vliv krytu vozovky

Podle provedeného inženýrsko-geologického průzkumu a diagnostiky bylo zjištěno, že komunikace byla stavěna v různých dobách, různou technologií dle tehdejších znalostí, konstrukce vozovky má různé složení vrstev, mnohdy velmi rozdílné a v různé kvalitě. Úpravy podloží v aktivní zóně nejsou provedeny vůbec. Těmto zjištěním odpovídá i stav deformací a současného poškození vozovky.

5.6.4. Ochranná pásma

Trasa opravy sil. II/216 prochází s ohledem na svou délku územím několika řek (Želivka, Sázava, Vrchlice), potoků i bezejmenných vodotečí. Trasa nezasahuje do současných ochranných vodárenských pásem nádrže Švihov (na Želivce), ani Vrchlice (na Vrchlici), ale kříží některé vodní toky do nádrže Vrchlice ústící. Stavební práce proto musí být prováděny maximálně ohleduplně k ochraně všech vodních toků, podzemních vod i k přírodě, aby se omezily možnosti havárií, které by poškodily přírodní prostředí (viz. příl. Havarijní plán PD).

Ochranná pásma:

a) Nadzemní vedení – elektro (dle zák. 458/2000Sb.)

- u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně	
pro vodiče bez izolace postav. do 31.12.1994	10 m
pro vodiče bez izolace	7 m
pro vodiče s izolací základní	2 m
pro závěsná kabelová vedení	1 m
- u napětí nad 35 kV do 110 kV včetně	
pro vodiče bez izolace	12 m
pro vodiče bez izolace postav. do 31.12.1992	15 m
pro vodiče s izolací základní	5 m
- u napětí nad 110 kV do 220 kV včetně	15 m
- u napětí nad 110 kV do 200 kV, postav. do 31.12.1992	20 m
- u napětí nad 220 kV do 400 kV včetně	20 m
- u napětí nad 220 kV do 400 kV, postav. do 31.12.1992	25 m

- u napětí nad 400 kV 30 m
- b) Nadzemní telekomunikační vedení (dle zák. 151/2000Sb.)
 - ochranné pásmo vzniká dle zvláštního předpisu dnem nabytí právní moci rozhodnutí
- c) Podzemní vedení elektro (dle zák. 458/2000Sb.)
 - pro vedení napětí do 110 kV včetně 1 m
 - pro vedení napětí nad 110 kV včetně 3 m
- d) Podzemní vedení telekomunikační (dle zák. 151/2000Sb.) 1,5 m
- e) Elektrické stanice (dle zák. 458/2000Sb.)
 - pro napětí vyšší než 52 kV v budovách 20 m od oplocení nebo od obvod. zdiva
 - u stožár. stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV 7 m
 - u kompak. a zděných stanic 2 m
 - u vestavěných stanic 1 m
 - u výroby elektřiny 20 m
od obvod. zdiva výroby
- f) Plynárenství (dle zák. 458/2000Sb.)
 - u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území obce 1 m
 - u ostatních plynovodů a přípojek 4 m
 - u tlak. zásobníků zkapal. plynů dle vnitřního obsahu 20-300 m
 - vysokotlaké plynovody dle DN 15-40 m
 - velmi vysokotlaké plynovody dle DN 100-200 m
- g) Teplárenství (dle zák. 458/2000Sb.)
 - vedení a zařízení 2,5 m
 - výměňkové stanice 2,5 m
- h) Stokové sítě a kanaliz. přípojky (dle zák. 458/2000Sb) 3 m
- i) Vodovody
- j) Železnice (zák.č. 266/1994Sb.)
 - celostátní dráhy 60 m od osy krajní koleje
 - vlečky 30 m od osy krajní koleje
- k) Pozemní komunikace (dle zák.č.13/97Sb.)
 - silnice II. a III. třídy 15 m od osy
 - silnice I. třídy 50 m od vozovky
 - dálnice 100 m přileh. jízdního pásu dálnice

I) Další ochranná pásma (vodní zdroje, léčivé zdroje, chráněná a památková území apod.

- rozsah je stanoven dle příslušných zákonů a předpisů

5.6.5. Opatření na prevenci, minimalizaci a eliminaci úniku stavby na životní prostředí

- v projektu jsou navržena opatření, aby nedocházelo k devastaci území v okolí stavby návrh přepravních tras, zákaz používání místních, účelových, lesních a polních komunikací, zákaz skládkování mimo legálně schválené a projednané skládky, zařízení staveniště zřízené na ploše se souhlasem vlastníka, úprava ZS po skončení stavby do původního stavu, totéž platí i pro mezideponie.
- během stavebních prací musí zhotovitel dodržovat schválenou PD, aby bylo dosaženo požadovaných účinků a výsledků uvažovaných v návrhu PD (technologická kázeň). Ke snížení negativních účinků během stavby musí zhotovitel dodržovat zvláště v blízkosti zástavby limity hlučnosti pro venkovní prostředí, dodržovat stanovený rozsah pracovní činnosti (min. zač. prac. doby, max. konec. prac. doby), v případě velké prašnosti (v obcích) použít možnosti kropení prac. místa. Zhotovitel musí používat pouze stavební a dopravní mechanismy pečlivě seřazené, bez možnosti úkapů ropných látek. Odpady vzniklé na stavbě budou likvidovány v souladu s projektem odpadového hospodářství (viz. příloha PD). Nečistoty nanesené na okolní komunikace musí zhotovitel ihned a pečlivě odstranit.
- za provozu – po skončení výstavby a po předání komunikace do užívání kontrolují účinky stavby na ŽP odbor ŽP při MěÚ v Kutné Hoře a dále správce komunikace.

5.6.6. Věcné a časové vazby stavby

V současné době nejsou známy kromě záměru Středočeského kraje na provedení opravy sil. II/126 dle této předmětné PD žádné jiné věcné vazby stavby.

Je třeba však vzít v úvahu termíny zahájení a ukončení stavebních prací v běžném roce – stavební práce s ohledem na charakter a způsob rekonstrukce lze provádět v období pouze od dubna do konce října.

6.0. ZÁBOR POZEMKŮ

Rekonstrukce silnice II/126 v této 1.etapě výstavby proběhne pouze na pozemcích ve vlastnictví investora (Středočeského kraje).

7.0. INŽENÝRSKÉ SÍTĚ

Průběhy inž. sítí, zakreslené v koordinačních situacích jednotlivých úseků, předali na vyžádání projektanta jednotliví správci sítí. Před zahájením stavby zajistí investor pro předání staveniště vytyčení všech podzemních vedení v zájmovém prostoru stavby od jejich správců.

Vytyčené sítě předá investor zhotoviteli a ten s jejich uložením seznámí všechny pracovníky zúčastněné na stavbě. Zhotovitel zvolí takové pracovní postupy a technologie, aby sítě nebyly poškozeny. Jako podklad k vytyčené síti neslouží koordinační situace v PD, sloužily pouze jako podklad k projekt. pracím. V rámci této 1. etapy se neuvažuje s přeložkami sítí, ale na základě rozhodnutí vedení KSÚS budou v místech křížení kabelových sítí položeny rezervní chráničky, na obou koncích mimo silniční těleso zaslepené. Ochranná pásma stáv. inž. sítí (viz odst. 4.5.4. této původní zprávy) jsou dána ze zákona, vyhláškami nebo rezortními předpisy a zhotovitel je musí dodržovat. Zemní práce v ochranných pásmech podzem. sítí musí probíhat ručně s maximální opatrností, polohu sítí se doporučuje ověřit kopanými sondami. U nadzemních vedení nesmí být snížena stabilita podpěrných bodů a poškozeno uzemnění. Při pracích pod vrchním el. vedením nesmí být použity mechanismy vyšší než 3 m (včetně výsuvných částí). Pod vedením nebo nad vedením nesmí být provozovány žádné skládky zeminy nebo materiálu.

Trasu opravy silnice kříží na dvou místech stáv. plynovod VTL, event. VVTL. Stavební práce v jejich ochranných pásmech budou probíhat v souladu se zák. č. 458/2000Sb. Ve znění ČSN 7306005, ČSN 73 3050, TPG 70204-tab.8 (viz. doklady v PD).

8.0. BUDOUCÍ VLASTNÍCI A SPRÁVCI

Celé zrekonstruované úseky silnice v rámci SO 101.1. jsou ve vlastnictví Středočeského kraje a tento stav se po skončení stavby nezmění. Stavební objekt SO 101.2. – Dopravní opatření je dočasný po dobu stavby a po skončení stavby zanikne odstraněním přechodného DZ a světelné signalizace. SO 901 – Přesun kapličky bude realizován ze stavebních nákladů investora stavby, kaplička je a zůstane ve vlastnictví obce Dolní Pohled.

9.0. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTI STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

Jak je uvedeno výše, 1.etapa rekonstrukce silnice II/126 je členěna na 9 od sebe vzájemně oddělených silničních úseků. Je záležitostí investora, zda na zhotovovací práce bude vybrán 1 nebo více zhotovitelů. Je rovněž záležitostí investora stanovit posloupnost provádění stavby a tím i předávání zrekonstruovaných úseků do užívání. Projektant toto ovlivnit nemůže. Jednotlivé úseky 1.etapy by měly být předávány do užívání ihned po dokončení a po převzetí investorem, neboť jsou zcela samostatné, bez vzájemné návaznosti na jiné úseky stavby.



**ATELIER PROJEKTOVÁNÍ
INŽENÝRSKÝCH STAVEB s.r.o.**
Ohradní 24b
140 00 Praha 4 - Michle

ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ KVALITATIVNÍ PODMÍNKY

Charakter a technická problematika stavby nevyžaduje stanovení zvláštních technických kvalitativních podmínek, ale je třeba při její realizaci důsledně dodržovat následující obecné kvalitativní podmínky:

Kapitola 1 TKP

Všeobecně

MINISTERSTVO DOPRAVY

Odbor pozemních komunikací

Schváleno: MD-OPK, 29/2017-120-TN/1

ze dne 26.1.2017 s účinností od 1.2.2017,

se současným zrušením třetího znění této kapitoly TKP

schváleného MDS-OI, č.j. 653/07-910-IPK/1 ze dne 6.8.2007

Praha, leden 2017

Kapitola 2 TKP

Příprava staveniště

MINISTERSTVO DOPRAVY

Odbor pozemních komunikací

Schváleno: MD-OPK č. j. 320/2016-120-TN/1,

ze dne 20.12.2016, s účinností od 1.1.2017

se současným zrušením třetího znění této kapitoly TKP

schváleného MD-OI č. j. 341/07-910-IPK/1

ze dne 20.4.2007

Praha, prosinec 2016

Kapitola 3 TKP

Odvodnění a chráničky pro inženýrské sítě

MINISTERSTVO DOPRAVY

ODBOR INFRASTRUKTURY

Schváleno: MD-OI č.j. 221/09-910-IPK/1

Ze dne 23.3.09 s účinností od 1. dubna 2009

se současným zrušením třetího znění této kapitoly TKP

schválené MDS-OPK č.j. 619/03-120-RS/1

ze dne 15.12.2003.

Praha, prosinec 2008

Kapitola 4 TKP

Zemní práce

MINISTERSTVO DOPRAVY

ODBOR SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY

Schváleno: MD-OSI č. j. 1001/09-910-IPK/1

ze dne 17.12.2009 s účinností od 1. ledna 2010

se současným zrušením čtvrtého znění této kapitoly TKP

schváleného MD OPK č. j. 474/053-120-RS/1

Praha, prosinec 2009

ARCADIS Geotechnika, a.s.

Kapitola 5 TKP

PODKLADNÍ VRSTVY

MINISTERSTVO DOPRAVY

Odbor pozemních komunikací

Schváleno: MD-OPK č.j. 4/2015-120-TN/2, ze dne 21.1.2015,

s účinností od 1.2.2015 se současným zrušením čtvrtého znění této kapitoly TKP

schváleného MD-OI č.j. 230/08-910-IPK/1 ze dne 12.3.2008

Praha, leden 2015

Kapitola 7 TKP

HUTNĚNÉ ASFALTOVÉ VRSTVY

MINISTERSTVO DOPRAVY

Odbor infrastruktury

TECHNICKÉ KVALITATIVNÍ PODMÍNKY

STAVEB POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

Schváleno: MD-OI, č.j. 318/08-910-IPK/1

ze dne 8.4.2008, s účinností od 1. května 2008,

se současným zrušením třetího znění této kapitoly TKP

schváleného MDS-OPK, č.j. 19811/99-120 ze dne 19.3.1999

Praha, duben 2008

Kapitola 10 TKP

Obrubníky, krajníky, chodníky a dopravní plochy

MINISTERSTVO DOPRAVY

ODBOR SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY

Schváleno: MD-OSI č.j. 692/10-910-IPK/1

ze dne 13. srpna 2010 s účinností od 1. září 2010

se současným zrušením znění této kapitoly TKP

schváleného MDS-OPK č.j. 584/02-120-RS/1

ze dne 20.12.2002.

Praha, srpen 2010

Kapitola 11 TKP

Svodidla, zábradlí a tlumiče nárazu

MINISTERSTVO DOPRAVY

ODBOR SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY

Schváleno: MD OSI č. j. 205/10-910-IPK/1

ze dne 8.3.2010 s účinností od 1. dubna 2010

se současným zrušením pátého znění této kapitoly

TKP schváleného MD-OPK č. j. 474/05-120-RS/1 ze dne 29.8.05

Praha, leden 2010

Kapitola 26 TKP

POSTŘIKY A NÁTĚRY VOZOVEK

MINISTERSTVO DOPRAVY

Odbor pozemních komunikací

Schváleno: MD-OPK č.j. 9/2015-120-TN/4, ze dne 2.2.2015,

s účinností od 15.2.2015 se současným zrušením třetího znění této kapitoly TKP

schváleného MD-OI č.j. 230/08-910-IPK/1 ze dne 12.3.2008

Praha, únor 2015

V Praze 26. září 2018

Ing. Josef Štěpán