

Souřadnicový systém JTSK

Výškový systém Bpv



**projektová, průzkumná a konzultační společnost**

PUDIS a.s., Nad Vodovodem 2/3258, 100 31 Praha 10  
tel.: +420 267 004 111, [www.pudis.cz](http://www.pudis.cz), [info@pudis.cz](mailto:info@pudis.cz)

Vypracoval: Ing. Michal Turek <i>Turek</i>		Hlavní inženýr projektu: Ing. Michal Turek <i>Turek</i>		Investor:  Kraj Vysočina Žižkova 57 587 33 Jihlava	
Odpovědný projektant: Ing. Michal Turek <i>Turek</i>		Výrobní ředitel: Ing. Jan Vlček <i>Vlček</i>			
		Ředitel společnosti: Ing. Martin Höfler <i>Höfler</i>			
Číslo zakázky: D-16-061		Datum: 09/2017			
Akce: II/128 Pacov – Lukavec, 1. stavba				Měřítko:	Formát: 27 x A4
				Stupeň:  DUR	Souprava:
Příloha:  SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA				Číslo přílohy:  B.	

## **II/128 PACOV – LUKAVEC, 1. STAVBA**

DÚR

### **B. Souhrnná technická zpráva**



**OBSAH:**

<b>1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY .....</b>	<b>4</b>
1.1. Charakteristika stavebního pozemku .....	4
1.2. Výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů (geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, stavebně historický průzkum apod.) .....	4
1.2.1. Diagnostika vozovky a jejího podloží .....	4
1.2.2. Zpráva z vyšetření inženýrských sítí a geodetického zaměření .....	5
1.2.3. Inženýrsko-geologický průzkum .....	6
1.2.4. Hydrogeologický průzkum .....	7
1.2.5. Pedologický průzkum .....	8
1.2.6. Akustická studie .....	9
1.2.7. Rozptylová studie .....	9
1.2.8. Dendrologický průzkum .....	9
1.2.9. Přírodovědný průzkum .....	9
1.3. Stávající ochranná a bezpečnostní pásma .....	9
1.4. Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod. ....	10
1.5. Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v okolí....	11
1.6. Požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin .....	13
1.7. Požadavky na maximální zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa (dočasné / trvalé).....	13
1.8. Územně technické podmínky (zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu).....	13
1.9. Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice.....	14
<b>2. CELKOVÝ POPIS STAVBY .....</b>	<b>14</b>
2.1. Účel užívání stavby, základní kapacity funkčních jednotek .....	14
2.2. Celkové urbanistické a architektonické řešení .....	14
2.3. Dispoziční a provozní řešení, technologie výroby .....	14
2.4. Bezbariérové využívání stavby .....	14
2.5. Bezpečnost při užívání stavby .....	14
2.6. Základní technický popis staveb .....	14
2.6.1. SO 001 Příprava území a zařízení staveniště .....	14
2.6.2. SO 101 Rekonstrukce silnice II/128 v km 4,540 – km 8,238 .....	14
2.6.3. SO 111 Úpravy stávajících sjezdů .....	15
2.6.4. SO 181 DIO .....	15
2.6.5. SO 186 Opravy stávajících komunikací .....	15
2.6.6. SO 191 Trvalé dopravní značení .....	15
2.6.7. SO 301 Náhrada stávající studny v km 0,230 SO 101 .....	15
2.6.8. SO 401 Úprava venkovního vedení 1x22kV – E.ON Distribuce v km 0,275 SO 101 .....	16
2.6.9. SO 451 Rezervní kabelové chráničky krajské optické sítě ROWANET v km 0,007 SO 101 .....	16
2.6.10. SO 801 Vegetační úpravy .....	16
2.6.11. SO 831 Rekultivace stáv. komunikací a ploch dočasného záboru .....	16
2.7. Technická a technologická zařízení .....	16
Zásady řešení zařízení, potřeba a spotřeby rozhodujících médií .....	16
2.8. Požárně bezpečnostní řešení .....	16
Posouzení technických podmínek požární ochrany .....	16
2.9. Zásady hospodaření s energiemi .....	17
Kritéria tepelně technického hodnocení .....	17

2.10. Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí. Zásady řešení parametrů stavby (větrání, vytápění, osvětlení, zásobování vodou, odpadů apod.) a dále zásady řešení vlivu stavby na okolí (vibrace, hluk, prašnost apod.) .....	17
2.11. Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí .....	17
<b>3. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU .....</b>	<b>18</b>
3.1. Napojovací místa technické infrastruktury, přeložky .....	18
3.2. Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky .....	19
<b>4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ .....</b>	<b>19</b>
4.1. Popis dopravního řešení .....	19
4.2. Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu .....	19
<b>5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH PRACÍ .....</b>	<b>19</b>
<b>6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA .....</b>	<b>19</b>
6.1. Vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda .....	19
6.2. Vliv na přírodu a krajinu (ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů apod.), zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině .....	23
6.3. Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000 .....	24
6.4. Návrh na zohlednění podmínek ze závěru zjišťovacího řízení nebo stanoviska EIA .....	24
6.5. Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů .....	24
<b>7. OCHRANA OBYVATELSTVA .....</b>	<b>24</b>
<b>8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY .....</b>	<b>24</b>
8.1. Napojení staveniště na stáv. dopravní a technickou infrastrukturu .....	24
8.2. Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin .....	25
8.3. Maximální zábory pro staveniště (dočasné / trvalé) .....	25
8.4. Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin .....	25

## SEZNAM OBRÁZKŮ:

Obrázek 1 Mapa záplavového území .....	18
Obrázek 2 Mapa ochranného pásma vodního zdroje dle aktuálního ÚP obce Salačova Lhota .....	20
Obrázek 3 Mapa ochranného pásma vodního zdroje dle aktuálního ÚP městysu Lukavec .....	21

## SEZNAM TABULEK:

Tabulka 1 Odtoky z odvodňovaných ploch .....	12
Tabulka 2 Průtoky v příkopech .....	13

# 1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY

## 1.1. Charakteristika stavebního pozemku

Stavba se nachází na území kraje Vysočina, mezi obcemi Lukavec a Salačova Lhota. Katastrální území stavby - k.ú. Salačova Lhota a k.ú. Týmova Ves.

Bude provedena z části rekonstrukce stávající komunikace a z části novostavba komunikace, jejímž účelem je sjednocení návrhové kategorie silnice na S 7,5/50-60 a návrh vyšších poloměrů směrových a výškových oblouků.

## 1.2. Výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů (geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, stavebně historický průzkum apod.)

Dále jsou uvedeny výtahy z průzkumů provedených v rámci projektové přípravy, plné znění je součástí samostatné složky dokumentace F. Průzkumy a rozborů. Průzkumy, které jsou aktuálně zpracovávány, budou doplněny do čistopisu DUR.

### 1.2.1. Diagnostika vozovky a jejího podloží

#### Zhodnocení porušování vozovky:

Posuzovaný úsek silnice II/128 lze jako celek hodnotit nejhorším klasifikačním stupněm 5 (číselné klasifikační stupně 1 až 5 dle TP 87). V případě klasifikačního stupně 5 se dle TP 87 vyžaduje provedení údržby, opravy nebo rekonstrukce vozovky.

Z pohledu konstrukce vozovky byla v celé délce úseku zjištěna vozovka s asfaltovým krytem, který byl položen na původní vozovku z penetračního makadamu. Pod vrstvou penetračního makadamu byla zastížena nestmelená vrstva charakteru štěrkodrti. Podloží vozovky tvoří štěrkovité, případně písčité zeminy.

Asfaltové vrstvy jsou ve velkém rozsahu porušeny trhlinami (mozaikové, podélné, příčné mrazové), včetně konstrukčních poruch (síťové trhliny na okrajích vozovky, olamování okrajů, poklesy okrajů). Dále jsou dokumentovány poruchy spojené se ztrátou hmoty z krytu vozovky (hloubková koroze, výtluky). V úseku je prováděna provizorní údržba spočívající v provádění vysrávek výtluků a lokálních vysrávek trhlín a porušených okrajů vozovky (pouze nátěr nebo trysková metoda). Vliv na stav vozovky má i nevyhovující odvodnění (zvýšené nebezpečné krajnice, zanesené příkopy).

Dle Dodatku TP 170 (tabulka B.7) se pro vozovku v návrhové úrovni porušení D1 požaduje pro IV. třídu dopravního zatížení minimální tloušťka asfaltového souvrství 100 mm. Vzhledem k tloušťce asfaltového souvrství zjištěné jádrovými vývrty lze konstatovat, že tento požadavek není splněn.

Stav vozovky odpovídá značnému stáří úpravy, prováděné pouze provizorní údržbě a dopravnímu zatížení. Z měření únosnosti vyplývá snížená únosnost vozovky, což je však dáno zejména značným porušením asfaltových vrstev trhlinami a rovněž kolísající a nedostatečnou tloušťkou asfaltového souvrství (není splněn požadavek TP 170).

#### Návrh opravy:

Dle údajů sdělených objednatelem diagnostiky se v částech úseku uvažují směrové úpravy trasy (směrové oblouky nevyhovujících poloměrů). V těchto částech úseku bude nutná celková rekonstrukce vozovky (typ úpravy 1). Ve zbývajících částech úseku, kde se neuvažují směrové úpravy, se navrhuje oprava recyklací za studena na místě s položením nových krytových vrstev vozovky (typ úpravy 2).

#### **Typ úpravy 1 – celková rekonstrukce (v místech směrové úpravy trasy)**

Pro dosažení požadovaných parametrů vozovky a celkového uspořádání komunikace dané platnými předpisy je navržena celková rekonstrukce včetně dořešení řádného povrchového a

podpovrchového odvodnění. Provedením celkové rekonstrukce vozovky bude dosaženo předpokládané návrhové životnosti vozovky dle TP 170 (tj. 25 let). Konstrukce vozovky musí být navržena v souladu s TP 170 a Dodatku TP 170. S ohledem na dopravní význam komunikace a střední dopravní zatížení lze navrhnout např. vozovku D1-N-2-IV-PIII dle katalogu vozovek Dodatku TP 170.

Asfaltový beton pro ohrubné vrstvy	ACO 11+	40 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
Postřík spojovací	PS		ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 16+	60 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
Postřík spojovací	PS		ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podklad. vrstvy	ACP 16+	50 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
Postřík infiltrační	PI		ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
Štěrkodrt'	ŠDA	150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt'	ŠDA	150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Celkem		min. 450 mm	

### Typ úpravy 2 – recyklace za studena na místě s položením nových krytových vrstev

(použití technologie recyklace za studena se předpokládá v souvislých úsecích delších než 200 m za předpokladu zachování stávajícího směrového a výškového vedení komunikace)

- Údržba, obnovení, případně doplnění odvodnění, seříznutí zvýšených nebezpečných krajnic a očištění okrajů vozovky (aby byla odhalena celková šířka zpevněné vozovky)
- Frézování pro vyrovnaní povrchu do požadovaných příčných sklonů (maximálně 50 mm)
- Provedení podkladní vrstvy vozovky recyklací za studena s pojivem - cement, případně jiné vhodné hydraulické pojivo a asfaltová emulze (nebo asfaltová pěna). Recyklace bude provedena v souladu s TP 208 (Recyklace konstrukčních vrstev netuhých vozovek za studena). Finální tloušťka recyklované vrstvy je 180 mm
- Spojovací postřík, pokládka ložní vrstvy ACL 16+ v tloušťce 60 mm
- Spojovacího postříku, pokládka ohrubné vrstvy ACO 11+ v tloušťce 40 mm
- Doplnění nebezpečných krajnic z R-materiálu získaného frézováním
- Navrženým postupem opravy dojde k mírnému navýšení povrchu (maximálně 50 mm)

Asfaltové směsi musí splňovat požadavky ČSN EN 13108-1 a ČSN 73 6121. Pokládka asfaltových vrstev bude probíhat vždy na očištěný povrch za přijatelných klimatických podmínek (ČSN 73 6121). Recyklovaná podkladní vrstva bude provedena dle TP 208.

#### Závěr:

V částech úseku, kde se uvažuje úprava směrového vedení trasy je navržena celková rekonstrukce. Ve zbývajících částech úseku bez úprav směrového vedení trasy je navržena oprava recyklací za studena na místě s položením nových krytových vrstev vozovky. Součástí opravy musí být údržba a obnovení stávajícího odvodnění, případně doplnění nového odvodnění.

*Pozn.: S ohledem na navrženou kombinaci směrového a výškového řešení dojde ke kompletní výměně konstrukčních vrstev vozovky a realizaci nového zemního tělesa komunikace, neboť nový návrh prostorového vedení komunikace neumožňuje využití delších ucelených úseků stávající silnice pro provedení recyklace za studena. Návrhová životnost vozovky je 25 let.*

### 1.2.2. Zpráva z vyšetření inženýrských sítí a geodetického zaměření

#### Geodetické zaměření:

Měření bylo provedeno dle zásad a kritérií přesnosti předpisů ŘSD ČR. Polohově i výškově bylo měření připojeno k bodům geodetického základu, tzn. poloha k bodům bodového polohového pole a výšky k nivelačním bodům ČSJNS. U pevných povrchů bylo podrobné měření provedeno z pevných stanovisek polární metodou s určením výšek totální elektrooptickou stanicí Leica VIVA a v místech nebezpečných povrchů, kde to umožňoval příjem, metodou GNSS. Zpracování měření a vytvoření účelové mapy pro projekční práce bylo vytvořeno ve standardních geodetických programech a objednateli odevzdáno ve formátu DWG se seznamem souřadnic.

Vyšetření inženýrských sítí:

V rámci projektové přípravy byl proveden průzkum stávajících inženýrských sítí v zájmové oblasti. Bylo osloveno celkem 11 správců, všichni oslovení správci vyjádření dodali. Pozitivní vyjádření o existenci inženýrských sítí zaslalo celkem 6 z oslovených vlastníků a správců IS. Ostatní vyjádření byla ve smyslu existence jejich IS negativní.

**Seznam správců s kladným vyjádřením k existenci IS:**

Česká telekomunikační infrastruktura (CETIN) a.s., Olšanská 2681/6, 130 00 Praha 3 - poskytl digitální podobu

E.ON Česká republika, s.r.o., F.A.Gerstnera 2151/6, 370 49 České Budějovice - poskytl digitální podobu

Obec Salačova Lhota, 395 01 Salačova Lhota 32 – vyjádření bylo digitalizováno

VoKa - ekologické stavby, spol. s.r.o., Spojovací 1539, 396 01 Humpolec – vyjádření bylo digitalizováno

Městys Lukavec, nám. Sv. Václava 67, 394 26 Lukavec - poskytl digitální podobu

Státní Pozemkový úřad, Odbor řízení správy nemovitostí, oddělení správy vodohospodářských děl, Husinecká 1024/11a, 130 00 Praha 3 – vyjádření bylo digitalizováno

**Seznam správců s negativním vyjádřením k existenci IS:**

České Radiokomunikace, a.s., Skokanská 2117/1, 169 00 Praha 6-Břevnov

T - Mobile Czech Republic, a.s., Tomíčková 2144/1, Praha 4, 149 00

Vodafone Czech Republic a.s., nám. Junkových 2, 155 00 Praha 5

ČR-MO-Sekce ekonomická a majetková, Teplého 1899, 530 02 Pardubice

Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, přísp. organizace, Kosovská 1122/16, 586 01 Jihlava

**Přesnost zakresů stávajících inženýrských sítí odpovídá kvalitě podkladů jejich správců. Zakreslená vedení jsou pouze orientační a před zahájením stavebních prací je nutno je za účasti jejich správců vytýčit.**

**1.2.3. Inženýrsko-geologický průzkum**

Trasa projektované komunikace je vedena většinou v ose stávající komunikace. Pouze v úsecích 0,15 – 0,70 km, 0,8 – 1,0 km, 1,38 – 1,6 km, 2,15 – 2,6 km, 3,15 – 3,35 km je trasa napřímena přes přilehlé pozemky. V těchto úsecích niveleta trasy většinou kopíruje stávající terén s malými terénními úpravami +/- 1m v ose komunikace a +/- 2m v přilehlých odvodňovacích příkopech. V úseku 0,15 – 0,70 je vedena v zářezu o maximální hloubce 2,5m (osa silnice), 4,0 m (přilehlý příkop) a v úsecích 0,54 – 0,70 a 2,5 – 2,6 m po násypu o výšce 3,6 m a 1,5 m.

Pro úseky mimo stávající komunikaci byly zpracovány pasporty jednotlivých objektů stavby.

Předpokládaný průběh jednotlivých typů v ose trasy je znázorněn v jednotlivých podélných profilech. Linie hranic mezi vrstvami jsou částečně generalizované a zjednodušené.

**V aktivní zóně** se budou po skrytí půdního horizontu vyskytovat zeminy odpovídající třídám **F4CS (GT 2.3) a S5SC (GT 3.1)**, lokálně štěrky zahrnuté do **GT 4.1 – třída G5GC**.

Jedná se o zeminy nebezpečně, příp. vysoce namrzavé.

Z **GT 2.3 a 3.1** byly odebrány technologické vzorky. Vzorky byly zality vodou, ale jelikož se rozplavily, nemohla být zkouška CBR provedena, hodnota CBR tedy odpovídá **0 %**. Maximální objemová hmotnost byla stanovena na 1790 kg.m<sup>-3</sup> při optimální dosažené vlhkosti 16,0% (GT 2.3) a 1880 kg.m<sup>-3</sup> při optimální dosažené vlhkosti 14,0% (GT 3.1). Materiál vykazoval během laboratorního testování při sycení vodou známky objemových změn.

Dle ČSN 736133 bod 4.1.3 odst. 4a musí zemina pro použití do aktivní zóny splnit únosnost CBR minimálně 15% pro podloží P III, 30% pro podloží P II a 50% pro podloží P I.

Jelikož se jedná o zeminy nebezpečně namrzavé a nebyla splněna podmínka dostatečné únosnosti CBR, jde o zeminy **nevhodné pro použití bez úpravy do aktivní zóny**.

*Zeminy bude nezbytné upravit vhodným pojivem nebo je vyměnit v mocnosti min 500 mm dle tabulky 5 v ČSN 736133. Dávkování a typ případného pojiva se stanoví laboratorními zkouškami, při nichž se potvrdí dosažení předepsaných hodnot CBR dle ČSN 736133.*

S ohledem na hojný výskyt slíd v testovaných zeminách a zkušenosti s podobnými typy materiálu doporučujeme pojivo s obsahem cementové příměsi.

**Odtěžené zeminy ze zářezu** 0,15 – 0,54 odpovídající dle ČSN 73 6133 třídám S5SC, příp. S4SM jsou **podmínečně vhodné** pro použití do násypu bez úpravy. Jejich vhodnost bude nezbytné ověřit zkouškou IBI při přirozené vlhkosti zeminy.

**Povrch zářezu** bude tvořen zeminami náchylnými na zhoršování parametrů vlivem **klimatických** vlivů a k erozi.

Při hloubení zářezu může dojít k nepravidelným výronům podzemní vody, tyto výrony bude nezbytné zachytit žebry a odvést do patního drénu. Při hloubení zářezu je nutná průběžná přítomnost geotechnického dozoru.

**Zeminy v podloží násypů a přísypů** odpovídající dle ČSN 73 6133 třídám **F3MS a F4CS** jsou **podmínečně vhodné** pro použití bez úpravy. Jejich vhodnost bude nezbytné ověřit zkouškou IBI při přirozené vlhkosti zeminy.

V místech napojení přísypů na těleso stávající komunikace doporučujeme navázat zazubením. Podloží stávajícího komunikace je již zkonsolidované, vybudováním přísypu může dojít k **nerovnoměrnému sedání** podloží v místech nového přitížení.

**Vodní režim podloží vozovky** (podle ČSN 73 6114). Na základě zjištěné hladiny podzemní vody ve vrtech JV11 a HV12 byl zde stanoven **velmi nepříznivý** vodní režim a ve vrtu HV16 **příznivý** vodní režim. Vzhledem k hloubce ostatních vrtů (kde nebyla podzemní voda zjištěna) nelze vyloučit **nepříznivý až velmi nepříznivý** vodní režim.

Vodní režim podloží se může měnit v průběhu roku v souvislosti s výškou hladiny podzemní vody, která je závislá především na přímém vsaku atmosférických srážek. Jelikož byly terénní práce prováděny ve velmi suchém období (viz kapitola 5.2), doporučujeme v celé trase 1. stavby počítat s **velmi nepříznivým (kapilárním)** vodním režimem.

Podzemní voda tvoří ve sledovaném úseku **slabě až středně agresivní prostředí vůči betonu (XA1, XA2).**

#### 1.2.4. Hydrogeologický průzkum

V zájmovém území stavby se nachází větší množství zdrojů pitné vody, jimiž jsou zásobovány okolní obce. Jedná se o prameniště Salačova Lhota, prameniště Staré Strážiště, prameniště Lukavec, prameniště Týmova Ves, prameniště Velká Chýška, prameniště Útěchovice pod Strážíštěm a prameniště Bratřice.

Projektované úpravy silnice II/128 zasahují do PHO I.st. prameniště Lukavec – „Šálkovna“ v km 0,90 – 1,00 a dále dojde ke střetu s individuálním jediným zdrojem pitné vody, studnou St-1, pro majitelku domu č.p.22 v k.ú. Týmova Ves paní Holečkovou.

Silnice prochází PHO 2.st.-vnitřního: prameniště Lukavec – „Šálkovna“ v km 0,90 až 1,30 a prameniště „Staré Strážiště“ v km v km 2,19 až 2,53.

Hranice PHO 2.st.vnitřního vede podél stávající silnice: prameniště „Salačova Lhota“ po pravé straně v km 3,11 až 3,54.

Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů během výstavby:

V oblasti vodních zdrojů ležících v lesním komplexu Strážiště popsaných v kap.2.3 je nutno dešťové vody z komunikace odvést silničními příkopy mimo infiltrační území vodních zdrojů. Rozsah a technické řešení (zpevnění, vodotěsnost apod.) bude navrženo v projektové dokumentaci.

Při výstavbě je nutno zamezit splachům zeminy do okolí jak při provádění prací, tak z případných meziskládek zeminy.

V pásmu PHO 2 st. vnější bude zakázáno zřizovat plochy zařízení staveniště, bude organizačně zajištěno, aby se v tomto území nedoplňovaly pohonné hmoty do stavebních strojů

a stroje zde neparkovaly, pouze v nejnutnější míře. Dobrý stav strojů, ze kterých nebudou unikat provozní kapaliny a budou se zde používat ekologicky odbouratelné oleje jsou základním předpokladem.

Dbát na technický stav automobilů a stavebních strojů. Odvážet v co nejkratším termínu vzniklé nebezpečné odpady (použitý sorbent apod.) ze staveniště. Používat chemická WC.

Vypracovat pro stavbu Havarijní plán pro případ havarijního úniku látek škodlivých vodám. Zajistit přítomnost havarijní soupravy a doplňování potřebného sorbentu na zařízení staveniště. Při úniku ropných látek zajistit provedení zavedených havarijních opatření.

Dodržovat technologickou kázeň a podmínky stavebního povolení.

Před zahájením stavebních prací, při jejich provádění a po dokončení v oblasti vodních zdrojů v lesním komplexu Strážiště bude prováděn monitoring vodních zdrojů.

Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů během provozu silnice II/128:

I po rekonstrukci silnice bude v úseku Lukavec – Salačova Lhota značkou B19 zakázán vjezd vozidel přepravujících náklad, který může způsobit znečištění vody a v PHO II. st. vnější nebude prováděno chemické ošetření vozovky.

Předpokládané změny v projektovém řešení nebo díky realizaci stavby:

1. nutná náhrada vodního zdroje St-22 pro individuální zásobování pitnou vodou pro paní Holečkovou (č.p.22, k.ú. Týmova Ves), místní části „U Vlachů“
2. nutná změna směrového vedení projektované trasy u prameniště Lukavec – „Šálkovna“ tak, aby nedošlo k narušení pásma PHO I.st.
3. ve vnitřních pásmech 2.st. PHO je nutné vybudovat zpevněné příkopy s nepropustným dnem

V současné době není možné na základě stávající ochrany vodních zdrojů, které náleží prameništím Strážiště, vydat souhlasné stanovisko k realizaci stavby v úseku vnitřního PHO II.stupně, podmíněčný souhlas s realizací mimo vnitřní ochranné pásmo, ale uvnitř vnějšího pásma je možné vydat pouze na základě kladného hydrogeologického posudku s příslušnými podmínkami.

Vzhledem k nepatrnému zásahu do horninového prostředí, tj. vedení trasy víceméně po terénu, a při splnění podmínek, požadavků a doporučení uvedených v kap. 4. a 5. je z hydrogeologického hlediska **podmínečně možné stavbu** rekonstrukce silnice II/128 v pásmu hygienické ochrany II. stupně **doporučit k realizaci, nikoliv však** v pásmu I.st. v km 0,9 až 1,0, kde bude **nutná úprava vedení trasy**.

### 1.2.5. Pedologický průzkum

Na základě provedeného pedologického průzkumu (součást IGP) se doporučují tyto mocnosti skrývky:

#### Humusový horizont

Mocnost skrývky humusového horizontu na omé půdě v celé trase odpovídá mocnosti proorávané vrstvy - ornice a pohybuje se od 20 do 30 cm. U travních porostů je mocnost většinou nižší, odpovídá humusovému horizontu, v mocnosti 15 - 20 cm. Přechodné horizonty mají nízkou mocnost nebo se vůbec nevyskytují. U lesních půd (v úsecích PUPFL) je mocnost humusového horizontu velmi nízká, do 5 cm, včetně nadložního horizontu - v těchto podmínkách se skrývka nenavrhuje.

Mocnosti skrývky pro jednotlivé sondy jsou v tabulkové příloze a pro jednotlivé okrsky v mapové příloze a jsou dokladovány v průzkumu samotném.

#### Níže uložený, zúrodnění schopný horizont

Vzhledem ke svým vlastnostem není tento horizont ke skrývce navrhován.

### 1.2.6. Akustická studie

Hluková studie se zabývá vlivem hlučnosti na okolní zástavbu po realizaci záměru „II/128 Pacov – Lukavec, 1. stavba“. V posuzovaném úseku se nachází pouze dvě obytné budovy.

Jedná se o rodinný dům na adrese Týmova Ves 22 (výpočtový bod V1). V této lokalitě dochází k částečnému oddálení silnice od objektu. Díky tomuto oddálení a položením nového povrchu dojde ve výhledovém stavu ke snížení hladin akustického tlaku až o 0,6 dB oproti současnému stavu.

Dalším objektem je rodinný dům na adrese Týmova Ves 2 (výpočtový bod V2). Výraznějším odkloněním plánované trasy od současné dojde ke snížení hlučnosti až o 3,7 dB oproti stávajícímu stavu.

Plánovaný záměr je z hlediska hluku prospěšný a ve výhledovém stavu nebude docházet k překračování hygienických limitů.

### 1.2.7. Rozptylová studie

Dle provedené rozptylové studie nedochází realizací záměru k překročení imisních limitů a záměr je tedy možný. Podrobné výsledky jsou k dispozici v příloze F.6 Rozptylová studie.

### 1.2.8. Dendrologický průzkum

Pro potřeby DUR byly v koordinační situaci vyznačeny stromy, u nichž se předpokládá kácení.

Vykáceny budou všechny stromy v šířce nového tělesa komunikace (až po hranu trvalého zaboru) a dále pak pásy podél tělesa komunikace v takové šířce, aby stromy nebyly překážkou ve smyslu ČSN 73 6101. V případě průchodu lesními pozemky je kácení vyznačeno mezní hranicí, mimo lesní pozemky jsou pak vyznačeny jednotlivé stromy, případně skupiny stromů.

### 1.2.9. Přírodovědný průzkum

Výsledky přírodovědného průzkumu jsou zpracovány v Oznámení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb.

## 1.3. Stávající ochranná a bezpečnostní pásma

Veškerá stavební činnost, která bude prováděna v některém z ochranných pásem, musí dodržovat obecné zásady práce v jednotlivých ochranných pásmech a zásady stanovené jednotlivými správci, v případě pásem ochrany životního prostředí, pak požadavky příslušných právních předpisů.

Stavba zasahuje do ochranného pásma vodního zdroje – vodovodu Pacov, Bratřice, Sal. Lhota, Lukavec, Vel. Chyška a Útěchovice.

Stavba zasahuje do ochranného pásma lesa (50 m od hranice lesa).

Stavba zasahuje do ochranných pásem pozemních komunikací a inženýrských sítí.

Pozemní komunikace:

zákon č.13/1997 Sb.

Silničním ochranným pásmem se rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti:

- a) 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

Vodovody a kanalizace:

zákon č.274/2001 Sb.

Ochranné pásmo tvoří prostor po obou stranách potrubí, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou v následujících vzdálenostech od vnějšího okraje potrubí:

- a) vodovodní potrubí

do průměru 500 mm včetně

1,50 m (při výkopech nad 2,5m hloubky 2,5m)

nad průměr 500 mm	2,50 m (při výkopech nad 2,5m hloubky 3,5m)
b) kanalizace	
do DN 500 včetně přípojek	1,50 m (při výkopech nad 2,5m hloubky 2,5m)
stoky nad DN 500	2,50 m (při výkopech nad 2,5m hloubky 3,5m)

Plynovody:

zákon č.458/2000 Sb.

Ochranným pásmem se rozumí souvislý prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení, který činí pro:

a) nízkotlaké a středotlaké plynovody a přípojky v zastavěném území obce	1 m
b) ostatní plynovody a plynovodní přípojky na obě strany od půdorysu	4 m
c) technologické objekty od půdorysu	4 m

Sdělovací kabely

zákon č.127/2005 Sb.

Ochranné pásmo podzemního komunikačního vedení činí 1,5 m po stranách krajního vedení.

Ochranné pásmo nadzemního komunikačního vedení vzniká dnem nabytí právní moci rozhodnutí vydaného podle zvláštního právního předpisu. Parametry tohoto ochranného pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany stanoví na návrh vlastníka tohoto vedení příslušný stavební úřad v tomto rozhodnutí.

Elektroenergetika:

zákon č.458/2000 Sb.

Ochranné pásmo nadzemního vedení 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 jeho strany

a) u napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně:

1. pro vodiče bez izolace	7 m
2. pro vodiče s izolací základní	2 m
3. pro závěsná kabelová vedení	1 m

b) u napětí nad 35 kV a do 110 kV včetně:

1. pro vodiče bez izolace	12 m
2. pro vodiče s izolací základní	5 m

c) u napětí nad 110 kV do 220 kV včetně 15 m,

d) u napětí nad 220 kV do 400 kV včetně 20 m,

e) u napětí nad 400 kV 30 m,

f) u závěsného kabelového vedení 110 kV 2 m,

g) u zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence 1 m

Ochranné pásmo podzemních vedení elektrizační soustavy do 110 kV včetně a vedení řídicí, měřicí a zabezpečovací techniky činí 1 metr po obou stranách krajního kabelu kabelové trasy.

Ochranné pásmo elektrické stanice je stanoveno u kompaktních a zděných el. stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 2 metry od vnějšího pláště stanice ve všech směrech.

#### 1.4. Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Stavba se nachází v blízkosti Lukaveckého potoka, nezasahuje však do jeho záplavového území.

V uvažovaném území se nenachází žádné chráněné ložiskové území (CHLÚ) mající stanovený dobývací prostor, ve kterém v současné době probíhá těžba vyhrazeného i nevyhrazeného nerostu.

Zájmové území není náchylné k sesuvným jevům a projevy svahových pohybů nebyly zaznamenány. Dále není náchylné ke vzniku krasových jevů a nepatří k oblastem s alespoň malou seizmicitou podle ČSN EN 1998-1.

### 1.5. Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v okolí

Jedná se o rekonstrukci stávající komunikace, realizací stavby nedojde ke změně vlivu na okolní pozemky a stavby.

Stavba zasahuje do ochranného pásma vodního zdroje II. stupně a přibližuje se ochrannému pásmu vodního zdroje I. stupně, proto budou příkopy v km 0,85-KÚ vpravo i vlevo opatřeny nepropustnou fólií. Vliv stavby na vodní zdroje viz kap. 1.2.4 Hydrogeologický průzkum.

V rámci záměru bude částečně rekonstruována stávající komunikace, částečně bude přeložena do nové polohy, přičemž dojde ke kompletní výměně konstrukčních vrstev vozovky a realizaci nového zemního tělesa. Způsob odvodnění a odtokové poměry zůstanou zachovány stávající, tedy do přilehlých příkopů.

Povrchové odvodnění vozovky je navrženo v celém úseku příčným a podélným vyspádováním přes nepevněnou krajnici do přilehlých příkopů. Pláň komunikace je odvodněna standardně ve sklonu 3% s vyvedením vody do příkopů. Do příkopů bude sveden i odtok povrchových vod z přilehlého území – ve většině případů se jedná o zalesněné pozemky, v úseku silničního km 0,0 – 1,06 (vpravo) jde o odtok ze zemědělských ploch. Příkopy jsou zaústěny buď do stávajících struh, které odvádí vodu do místních vodotečí, nebo jsou v koncových úsecích rekonstruované komunikace navázány na příkopy stávající komunikace. V následujících tabulkách jsou vypočteny odtoky z ploch a průtoky příkopy pro 15minutový půlroční a dvacetiletý déšť (intenzita 92,3 l/s.ha; resp. 277 l/s.ha):

Odtoky z odvodňovaných ploch						
č. povodí	povrch	F [m <sup>2</sup> ]	odtok. koef.	Fr [ha]	odtok Q [l/s] při půl-letém dešti	odtok Q [l/s] při 20-letém dešti
1	silnice	573	0.8	0.046	4.23	12.70
	zatrav. příkop	920	0.2	0.018	1.70	5.10
2	silnice	595	0.8	0.048	4.39	13.19
	silnice	2 044	0.8	0.164	15.09	45.30
	příkop	2 659	0.2	0.053	4.91	14.73
3	silnice	968	0.8	0.077	7.15	21.45
	příkop	1 282	0.2	0.026	2.37	7.10
4	silnice	1 681	0.8	0.134	12.41	37.25
	příkop	1 247	0.2	0.025	2.30	6.91
5	silnice	595	0.8	0.048	4.39	13.19
	příkop	937	0.2	0.019	1.73	5.19
6	silnice	3 071	0.8	0.246	22.68	68.05
	les	44 854	0.05	0.224	20.70	62.12
7	silnice	2 450	0.8	0.196	18.09	54.29

Odtoky z odvodňovaných ploch						
č. povodí	povrch	F [m <sup>2</sup> ]	odtok. koef.	Fr [ha]	odtok Q [l/s] při půl-letém dešti	odtok Q [l/s] při 20-letém dešti
	pole	91 852	0.1	0.919	84.78	254.43
8	silnice	1 090	0.8	0.087	8.05	24.15
	pole	71 348	0.1	0.713	65.85	197.63
9	silnice	333	0.8	0.027	2.46	7.38
	silnice	267	0.8	0.021	1.97	5.92
10	silnice	1 008	0.8	0.081	7.44	22.34
	les	9 551	0.05	0.048	4.41	13.23
11	silnice	578	0.8	0.046	4.27	12.81
	příkop	1 058	0.2	0.021	1.95	5.86
12	silnice	1 051	0.8	0.084	7.76	23.29
13	silnice	2 148	0.8	0.172	15.86	47.60
	les	34 493	0.05	0.172	15.92	47.77
14	silnice	2 499	0.8	0.200	18.45	55.38
	příkop	3 001	0.2	0.060	5.54	16.63
15	silnice	419	0.8	0.034	3.09	9.29
	příkop	518	0.2	0.010	0.96	2.87
16	silnice	1 797	0.8	0.144	13.27	39.82
	les	31 924	0.05	0.160	14.73	44.21
17	silnice	2 375	0.8	0.190	17.54	52.63
	les	25 685	0.05	0.128	11.85	35.57

Tabulka 1 Odtoky z odvodňovaných ploch

Průtok vody příkopem při N-letém dešti je vypočten jako součet odtoků z přispívajících ploch. Maximální hloubka vody v příkopu je pak vypočtena při uvažování minimálního podélného sklonu příkopu, který se v daném úseku vyskytuje. Příkopy jsou navrženy zatravněné, trojúhelníkové se sklony svahů 1:2,5. Hloubka příkopu je pak navržena na převedení průtoku při 20-letém dešti (pozn. dle TP 83 Odvodnění pozemních komunikací se kapacita příkopu posuzuje na Q<sub>50</sub>. Intenzity náhradních dešťů podle Trupla (které byly využity pro výpočet) ale zahrnují deště s max. dobou opakování 20let. Proto byly příkopy navrženy dle Q<sub>20</sub> a k tomu byla připočtena dostatečná rezerva hloubky příkopu).

Průtoky v příkopech								
č. příkopu	sil. km	levý/ pravý	min. sklon příkop. [%]	odvodňov. plochy	Q <sub>0,5</sub> [l/s]	max. hl. [cm]	Q <sub>20</sub> [l/s]	max. hl. [cm]
1	1.78 - 1.92	L	0.01	1	5.9	7	17.8	12
2	1.00 - 1.78	L	2.97	1, 2	30.3	12	91.0	18
3	0.21 - 0.54	L	0.94	3, 7	112.4	24	337.3	36
4	0.00 - 0.21	L	3.21	3, 4, 7	127.1	21	381.4	31
5	1.78 - 1.92	P	0.01	5	6.1	7	18.4	12

6	1.06 - 1.78	P	3.18	5, 6	49.5	15	148.6	23
7	0.54 - 1.06	P	0.85	7	102.9	23	308.7	35
8+9	0.00 - 0.54	P	0.97	8, 9	78.3	21	235.1	32
10	1.92 - 2.18	L	0.62	10	11.9	12	35.6	18
11	2.18 - 2.52	L	3.77	10, 11	18.1	10	54.2	14
12	1.92 - 2.18	P	0.62	12	7.8	10	23.3	15
13	2.18 - 2.52	P	4.66	12, 13	39.5	13	118.7	19
14	2.52 - 3.08	L	0.6	10 - 14	81.6	24	244.9	35
15	3.08 - 3.27	L	3.64	10 - 15	85.7	17	257.1	26
16	2.52 - 3.08	P	1.19	16	28.0	24	84.0	36
17	3.08 - 3.53	P	3.64	16, 17	57.4	16	172.2	24

Tabulka 2 Průtoky v příkopech

Součástí odvodňovacích prvků bude i výstavba nových příčných propustků pod komunikací v km 0,56 (DN 800), km 1,056 a v km 2,516 (oba DN 600) a v km 3,473 (DN 400), migračního propustku v km 0,750 (DN 1000) a dále podélných propustků pod odbočujícími komunikacemi a příjezdovými cestami (celkem 10 propustků většinou DN 400). V rámci stavby bude realizováno celkem 15 nových propustků.

## 1.6. Požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin

V rámci stavby bude provedeno kompletní odstranění stávajících konstrukčních vrstev a tělesa komunikace, v místech s novým směrovým vedením bude provedena rekultivace ploch původní silnice II/128. S výjimkou silnice II/128 a propustků pod ní nebudou demolovány žádné další objekty.

V rámci záměru rekonstrukce silnice bude provedeno kácení dřevin v jejím okolí. Sjednocení kategorie silnice na S 7,5 vyžaduje vykácení stáv. alejí v místech, kde se stavba pohybuje ve stáv. stopě komunikace. Dále budou vykáceny všechny stromy v šířce nového tělesa komunikace (až po hranu trvalého záboru) a v rekultivovaných úsecích původní trasy komunikace pro umožnění zemědělského využití pozemků. Také budou vykáceny pásy podél tělesa komunikace v takové šířce, aby stromy nebyly překážkou ve smyslu ČSN 73 6101.

## 1.7. Požadavky na maximální zábery zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa (dočasné / trvalé)

V rámci stavby dojde k trvalým i dočasným záborům ZPF (do jednoho roka).

Dočasné zábery, které budou po dokončení stavby následně uvedeny do původního stavu, jsou předpokládány do jednoho roku.

Stavba svým zábořem z velké části zasahuje do PUPFL, včetně jeho ochranného pásma. Podrobně je tato problematika řešena v ZE.

Plocha záboru ZPF: dočasný: cca 4 900 m<sup>2</sup> trvalý: cca 14 600 m<sup>2</sup>

Plocha záboru PUPFL: dočasný: cca 6 100 m<sup>2</sup> trvalý: cca 27 400 m<sup>2</sup>

## 1.8. Územně technické podmínky (zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu)

Jedná se zčásti o rekonstrukci a zčásti o novostavbu silnice II/128. Na začátku a na konci stavby dojde k napojení komunikace na stávající těleso. Stávající sjezdy na sousední pozemky budou zachovány. Charakter povrchu sjezdů s asfaltovým povrchem bude zachován, ostatní sjezdy budou provedeny s nestmeleným povrchem.

V rámci stavby dojde k přeložce vedení NN v nezbytně nutném rozsahu.

Stavba vzhledem ke svému charakteru nebude napojena na inženýrské sítě a nevyžaduje žádné přísuny energií.

## **1.9. Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice**

Na obou koncích řešeného úseku jsou aktuálně zpracovávány obchvaty Salačovy Lhoty, resp. Lukavce. Stavba je s oběma záměry koordinována.

## **2. CELKOVÝ POPIS STAVBY**

### **2.1. Účel užívání stavby, základní kapacity funkčních jednotek**

Jedná se zčásti o rekonstrukci a zčásti o novostavbu stávající silnice II. třídy, jež se významnou měrou podílí na zajištění dopravní obslužnosti v dotčené oblasti. V rámci záměru dojde ke zlepšení parametrů směrových a šířkových oblouků, sjednocení šířky vozovky a také ke kompletní výměně konstrukčních vrstev vozovky a realizaci nového zemního tělesa.

Stávající sjezdy na sousední pozemky budou zachovány.

Komunikace je s ohledem na koridor homogenizace dle ZUR a vymezené plochy v územních plánech dotčených obcí navržena v kategorii S 7,5/50-60.

### **2.2. Celkové urbanistické a architektonické řešení**

Celý řešený úsek silnice II/128 se nachází v nezastavěném území. Architektonický návrh není s ohledem na charakter stavby řešen.

### **2.3. Dispoziční a provozní řešení, technologie výroby**

S ohledem na charakter stavby není řešeno.

### **2.4. Bezbariérové využívání stavby**

Celá stavba se nachází mimo zastavěné území, bezbariérové užívání se zde neuvažuje.

### **2.5. Bezpečnost při užívání stavby**

Po dokončení stavby dojde ke zvýšení bezpečnosti provozu zejména díky odstranění nevhodných směrových a výškových oblouků a obnově stávajícího svislého a vodorovného dopravního značení.

### **2.6. Základní technický popis staveb**

#### **2.6.1. SO 001 Příprava území a zařízení staveniště**

V rámci přípravy území dojde k odstranění dřevin a křovin v oblasti záboru stavby dle dendrologického průzkumu (bude zpracován v DSP jako podklad pro povolení ke kácení). Kácení stromů a dřevin nesmí probíhat v době vegetačního období.

Bude také provedeno sejmutí ornice na plochách ZPF a lesní hrabanky na plochách PUPFL.

Dále bude v tomto objektu provedena příprava ploch pro umístění zařízení staveniště.

#### **2.6.2. SO 101 Rekonstrukce silnice II/128 v km 4,540 – km 8,238**

V rámci objektu proběhne z části rekonstrukce a z části novostavba silnice II/128. Dojde ke sjednocení šířkového uspořádání na návrhovou kategorii S 7,5/50-60. Délka úseku je cca 3,5 km.

Šířka jízdního pruhu je 3,0 m, šířka vodícího proužku je 0,25 m, rozšíření ve směrovém oblouku není v souladu ČSN 73 6101 navrženo. Nezpevněná krajnice je navržena šířky 0,75 m v případě osazení směrového sloupku, resp. 1,5 m v případě osazení svodidla.

Minimální poloměr směrového oblouku je 300 m, minimální poloměr výškového oblouku je 2500 m, klopení vozovky je navrženo dle ČSN 73 6101. Základní příčný sklon je střechovitý o hodnotě 2,5 %

Minimální podélný sklon je 1,25 %, maximální sklon pak 8,52 %.

S ohledem na navrženou kombinaci směrového a výškového řešení bude v celém úseku realizována nová konstrukce vozovky, neboť nový návrh prostorového vedení komunikace neumožňuje využití delších ucelených úseků stávající silnice. Konstrukce vozovky je navržena z asfaltového betonu, tloušťka konstrukce je min. 450 mm, návrhová úroveň porušení D1, TDZ IV. Podrobný návrh vozovky a tělesa komunikace je patrný z vzorového příčného řezu. Návrhová životnost vozovky je 25 let.

Na komunikaci jsou napojeny stávající sjezdy a polní či lesní cesty. Jejich úprava je předmětem samostatného SO 111.

Odvodnění komunikace je řešeno podélným a příčným sklonem do přilehlých příkopů, v km 0,85-KÚ budou příkopy vpravo i vlevo opatřeny nepropustnou fólií z důvodu průchodu ochranným pásmem vodního zdroje.

V km 0,750 je dle požadavků OŽP KÚKV navržen migrační propustek DN 1000.

### **2.6.3. SO 111 Úpravy stávajících sjezdů**

Součástí tohoto objektu je úprava stávajících sjezdů na okolní pozemky. Sjezdy budou obnoveny buď v původní poloze, nebo v poloze blízké, pokud to vyžadovala bezpečnost silničního provozu, přičemž byla zachována přístupnost k původně dotčeným pozemkům.

Charakter krytu asfaltových sjezdů je zachován stávající. Ostatní sjezdy budou opatřeny nestmeleným povrchem. Skladba konstrukčních vrstev jednotlivých sjezdů je patrná ze vzorových příčných řezů.

### **2.6.4. SO 181 DIO**

Stavba bude probíhat za celkové uzavírky provozu na silnici II/128. Součástí objektu je přechodné dopravní značení (svislé i vodorovné) nutné pro zřízení objízdných tras během rekonstrukce silnice. Objízdná trasa pro osobní a veřejnou linkovou dopravu bude vedena přes Mezilesí a Zelenou Ves, nákladní vozidla nad 7,5t budou vedena po silnicích II/129 a II/112 přes Hořepník a Košetice.

Podrobný návrh DIO bude zpracován v dalším stupni PD.

### **2.6.5. SO 186 Opravy stávajících komunikací**

Náplní tohoto objektu je provedení oprav místních komunikací využívaných v rámci objízdných tras, které budou během realizace stavby poškozeny vlivem jejich dodatečného zatížení. Dle dohody s objednatelem zajistí případné opravy silnic II. a III. tříd Správa a údržba silnic Kraje Vysočina.

### **2.6.6. SO 191 Trvalé dopravní značení**

Součástí objektu je nové trvalé svislé a vodorovné dopravní značení.

Svislé dopravní značení bude v souladu s TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, provedení v základní velikosti, optická účinnost značek kategorie RA2.

Vodorovné značení bude v souladu s TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích, provedení plastem, typ II dle TP 70.

### **2.6.7. SO 301 Náhrada stávající studny v km 0,230 SO 101**

Stávající kamenná studna bude zrušena během výstavby překládaného tělesa silnice II/128, nová studna bude umístěna za hranou nového příkopu na straně přilehlé k zásobované nemovitosti. Studna bude napojena na stávající připojovací místo v domě č.p. 22. Délka připojení cca 60 m.

### **2.6.8. SO 401 Úprava venkovního vedení 1x22kV – E.ON Distribuce v km 0,275 SO 101**

V km 0,275 kříží navrhovaná silnice II/128 stávající venkovní vedení 1x22kV. Silnice je vedena na mírném násypu. Bude provedena přeložka jednoho podpěrného bodu mimo silniční těleso a budou nataženy nové vodiče k sousedním nedotčeným podpěrným bodům vedení. V křižovatkovém poli budou osazeny dvojité závěsy vedení. Délka úpravy vedení je 205 m, bude osazen jeden nový betonový stožár. Bude demontován jeden stávající stožár.

### **2.6.9. SO 451 Rezervní kabelové chráničky krajské optické sítě ROWANET v km 0,007 SO 101**

Dle požadavků oddělení správy sítě Krajského úřadu Kraje Vysočina budou v rámci stavby založeny 2 ks rezervních chrániček DN 110 pro potřeby rozvoje krajské páteřní optické sítě ROWANET. Chráničky budou založeny v km 0,007 s přesahem 1 m za hranu nového tělesa komunikace. Délka chrániček je 17 m.

### **2.6.10. SO 801 Vegetační úpravy**

Objekt řeší vysazení dřevin a křovin, a to buď na tělese komunikace, nebo na jiných vhodných pozemcích, určených orgánem ochrany životního prostředí. Všechny použité druhy budou autochtonní, tj. přirozeně se v oblasti vyskytující. Podrobný návrh bude zpracován v dalším stupni PD.

### **2.6.11. SO 831 Rekultivace stáv. komunikací a ploch dočasného záboru**

Obsahem stavebního objektu je rekultivace opuštěných ploch stávající silnice II. třídy, které pozbydou svoji funkci. Bude provedeno rozebrání stávající vozovky a tělesa komunikace a upravení terénu do vhodného tvaru.

V úseku procházejícím zemědělskými pozemky proběhne nejprve rozproštění ornice v tl. 0,20-0,35 m (technická rekultivace), následovat bude biologická rekultivace vybraných dotčených ploch.

V úseku procházejícím lesními pozemky bude po technické rekultivaci provedeno vysazení nových stromů za účelem doplnění lesa do souvislého porostu dle toho, zda-li budou dotčené pozemky převedeny do ZPF či PUPFL. Biologická rekultivace na těchto pozemcích nebude prováděna.

Objekt dále řeší rekultivaci skládkových a manipulačních ploch. Na těchto plochách bude před zahájením stavby sejmuta humózní vrstva v tloušťkách dle pedologického průzkumu. Cílem rekultivace je dát zájmové plochy do původního stavu, tzn. do přibližně stejného stavu, v jakém jsou ostatní nedotčené části pozemků v blízkosti stavby. Terén na rekultivovaných plochách bude urovnán do původního stavu, resp. stavu odpovídajícímu okolnímu terénu a bude provedeno opětovné rozproštění humózní vrstvy v původní tloušťce (cca 0,20-0,35) m. Biologická rekultivace na těchto pozemcích nebude prováděna.

## **2.7. Technická a technologická zařízení**

### **Zásady řešení zařízení, potřeba a spotřeby rozhodujících médií**

S ohledem na charakter stavby není řešeno.

## **2.8. Požárně bezpečnostní řešení**

### **Posouzení technických podmínek požární ochrany**

Šířka jízdních pruhů bude v celém úseku minimálně 2 x 3,00 m.

Konstrukční vrstvy komunikace jsou ukončeny asfaltobetonovými vrstvami a jsou dostatečně únosné pro pohyb vozidel požární ochrany.

Rekonstrukcí komunikace nebudou měněny nástupní plochy požární techniky ani odběrná

místa požární vody. Řešení evakuace osob a zvířat není s ohledem na charakter stavby řešeno.

## **2.9. Zásady hospodaření s energiemi**

### **Kritéria tepelně technického hodnocení**

S ohledem na charakter stavby není řešeno – stavba je bez nároků na energie.

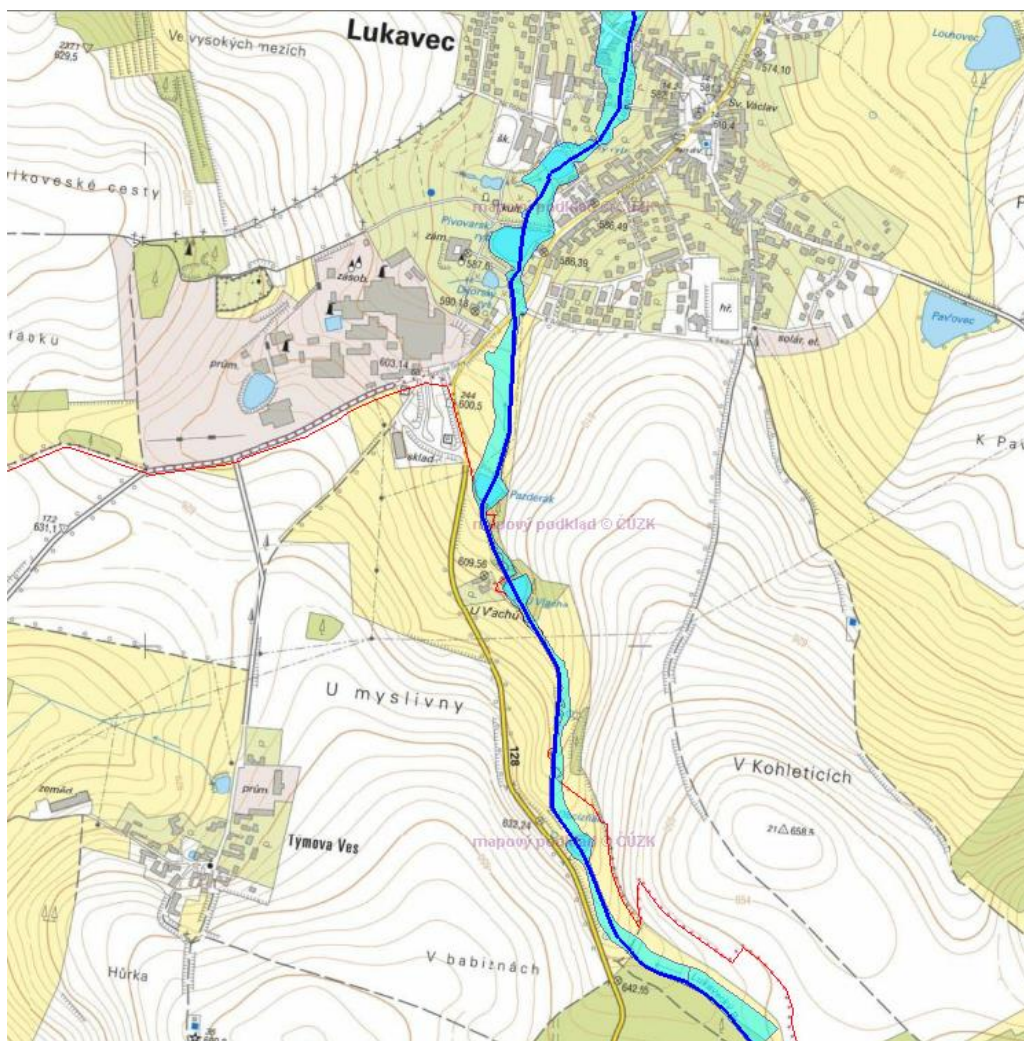
## **2.10. Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí. Zásady řešení parametrů stavby (větrání, vytápění, osvětlení, zásobování vodou, odpadů apod.) a dále zásady řešení vlivu stavby na okolí (vibrace, hluk, prašnost apod.)**

Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí a zásady řešení parametrů stavby (větrání, vytápění, osvětlení, zásobování vodou, odpadů apod.) nejsou s ohledem na charakter stavby řešeny.

Jedná se částečně o rekonstrukci stávající silnice II/128 a částečně o novostavbu komunikace. V rámci záměru dojde ke zlepšení parametrů směrových a šířkových oblouků, sjednocení šířky vozovky a také ke kompletní výměně konstrukčních vrstev vozovky. S touto úpravou se očekává zvýšení plynulosti provozu a tím snížení hlukové i emisní zátěže.

## **2.11. Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí**

- a) povodně - stavba se nachází v blízkosti stanoveného záplavového území a aktivní záplavové zóny Lukaveckého potoka



Obrázek 1 Mapa záplavového území

- b) agresivní spodní vody – hodnota agresivity spodní vody je slabě až středně agresivní prostředí vůči betonu (XA1, XA2)
- c) sesuvy půdy – zájmové území není náchylné k sesuvným jevům a projevy svahových pohybů nebyly zaznamenány
- d) poddolování - v uvažovaném území se nenachází žádné chráněné ložiskové území (CHLÚ) mající stanovený dobývací prostor, ve kterém v současné době probíhá těžba vyhrazeného i nevyhrazeného nerostu
- e) seizmicita – zájmové území není náchylné ke vzniku krasových jevů a nepatří k oblastem s alespoň malou seizmicitou podle ČSN EN 1998-1
- f) radon – s ohledem na charakter stavby není třeba přijímat žádná opatření proti působení radonu

### 3. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

#### 3.1. Napojovací místa technické infrastruktury, přeložky

Stavba nebude nově napojena na inženýrské sítě a nevyžaduje žádné přísuny energií.

V rámci stavby dojde k přeložce vedení NN a založení rezervní chráničky krajské optické sítě ROWANET. Technické parametry přeložek jsou popsány v samostatné kapitole této zprávy, viz výše.

### 3.2. Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

V rámci stavby dojde jen k přeložce nadzemního vedení VN 1x22kV, délka přeložky je 205 m. Rezervní chránička krajské sítě ROWANET bude délky 17 m. Napojení nové studny zásobující objekt č.p. 22 bude délky cca 60 m.

## 4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

### 4.1. Popis dopravního řešení

V rámci záměru dojde ke zlepšení trasování komunikace díky použití vyšších poloměrů směrových a výškových oblouků, které odpovídají návrhové kategorii S 7,5/50-60. Dle této kategorie bude dále sjednoceno šířkové uspořádání vozovky, což přinese mírné zvětšení zpevněné i nezpevněné části vozovky. Nově bude základní šířka jízdního pruhu 3,0 m s případným rozšířením ve směrových obloucích.

S ohledem na navrženou kombinaci směrového a výškového řešení dojde ke kompletní výměně konstrukčních vrstev vozovky a realizaci nového zemního tělesa komunikace, neboť nový návrh prostorového vedení komunikace neumožňuje využití delších ucelených úseků stávající silnice pro provedení recyklace za studena. Návrhová životnost vozovky je 25 let.

Stávající sjezdy na okolní pozemky budou zachovány.

Zastávky veřejné hromadné dopravy nejsou záměrem dotčeny.

### 4.2. Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Jedná se zčásti o rekonstrukci a zčásti o novostavbu silnice II/128. Na začátku a na konci stavby dojde k napojení komunikace na stávající těleso. Stávající sjezdy na sousední pozemky budou zachovány.

## 5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH PRACÍ

Po dokončení stavebních úprav budou provedeny drobné terénní úpravy a následně vegetační a sadové úpravy dle SO 801. Jedná se především o osazení dřevin a travnatých ploch.

Po dokončení zemních prací dojde k ohumusování ploch zeleně orníci v tl. 0,15 m a osetí.

V případě umístění ploch zařízení staveníště na zelené plochy bude součástí terénních prací také jejich rekultivace.

## 6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

Stavba podléhá zjišťovacímu řízení dle zákona č. 100/2001 Sb. Tato kapitola bude upravena až po jeho ukončení.

### 6.1. Vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda

#### Hluk a ovzduší

Trasa stavby se nachází mimo intravilán obcí. Nejedná se o nový zdroj hluku ani znečištění ovzduší, v místech, kde dochází k napřímení stávající trasy komunikace se nenacházejí žádné objekty určené k ochraně před hlukem a znečištěním ovzduší. Úpravy komunikace neznamenají navýšení množství dopravy oproti stávajícímu stavu. Stavba bude i nadále zdrojem hluku a znečištění vozovky. Realizací záměru nedojde ke změně stávajících vlivů stavby na životní prostředí, ani ke vzniku nových zdrojů. Z akustického hlediska, ale i z pohledu znečištění ovzduší,

je možné očekávat na základě zkušeností s obdobnými stavbami zlepšení stávající situace. Výměnu krytu vozovky lze považovat za jistou formu protihlukového opatření. Zlepšením kvality krytu vozovky bude zajištěn plynulý dopravní proud a tím pádem nižší produkce imisí. Netřeba přijímat žádná další opatření.

#### Voda

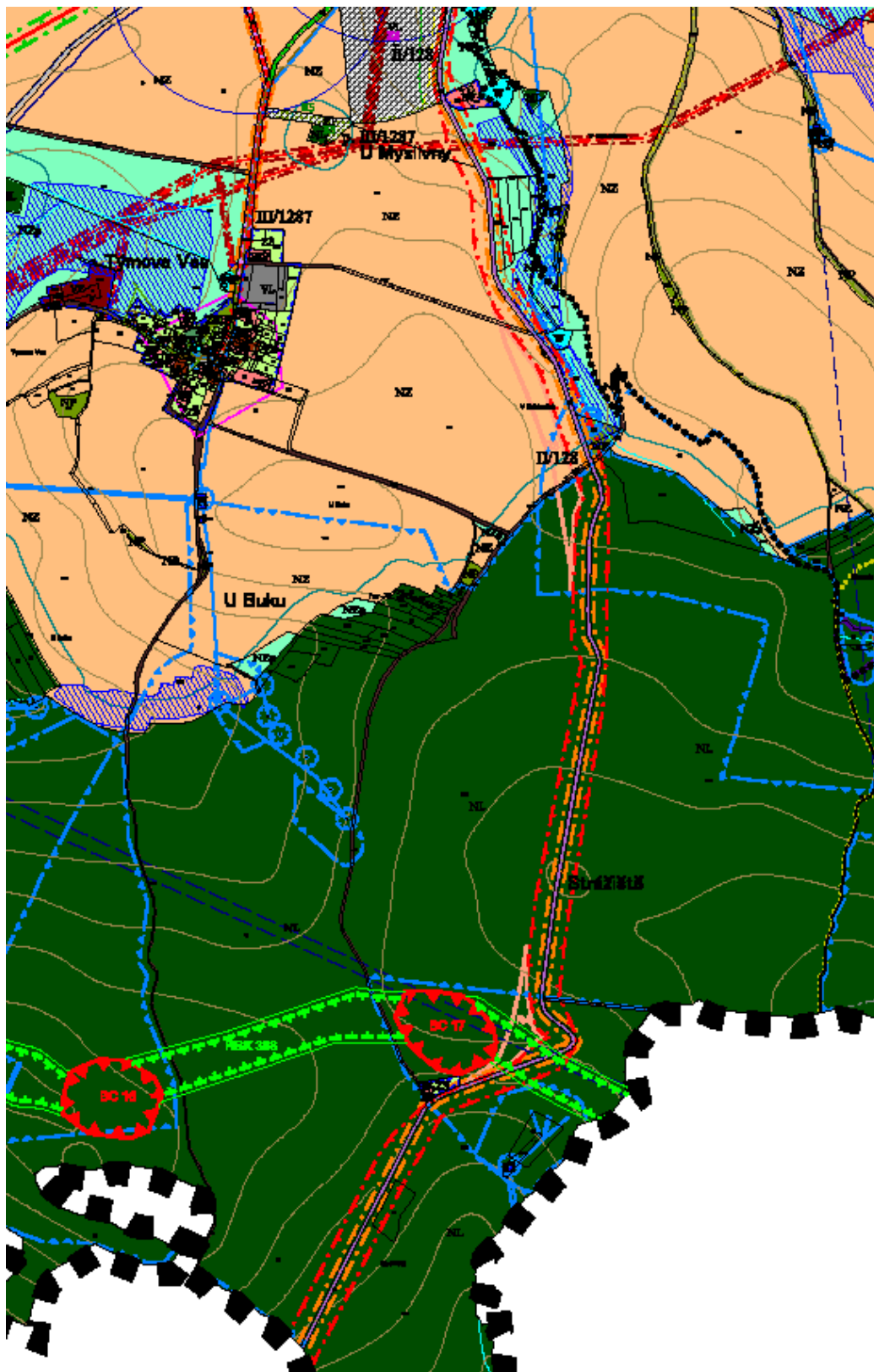
Realizací stavby nedojde k navýšení produkce odpadních a dešťových vod. Odvedení srážkových vod je zajištěno vypádováním do přilehlých příkopů.

Stavba zasahuje do ochranného pásma vodního zdroje - vodovodu Pacov, Bratřice, Sal. Lhota, Lukavec, Vel. Chyška a Útěchovice. V OP II. stupně je zakázáno provádět činnosti poškozující nebo ohrožující vydatnost, jakost nebo zdravotní nezávadnost vodního zdroje, jejichž rozsah je vymezen v opatření obecné povahy o stanovení nebo změně ochranného pásma. Toto je třeba dodržet pro etapu výstavby.

V období provozu narušení ochrany není předpokládáno, dle hydrogeologického posouzení budou příkopy v km 0,85-KÚ vpravo i vlevo opatřeny nepropustnou fólií z důvodu průchodu ochranným pásmem vodního zdroje.



Obrázek 2 Mapa ochranného pásma vodního zdroje dle aktuálního ÚP obce Salačova Lhota



Obrázek 3 Mapa ochranného pásma vodního zdroje dle aktuálního ÚP městysu Lukavec

#### Odpady

Nakládání s odpady musí být prováděno v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech v platném znění a se souvisejícími prováděcími vyhláškami. V průběhu výstavby bude za odstraňování odpadů odpovědný zhotovitel stavby. V průběhu provozu bude za odstraňování a

hospodaření s odpady odpovědný správce komunikace.

Původce odpadů je dle platných právních předpisů povinen v rozsahu své působnosti předcházet vzniku odpadů, omezovat jejich množství a nebezpečné vlastnosti. U odpadů, jejichž vzniku nelze zabránit, je třeba zajistit využití, případně odstranit je způsobem, který neohrožuje lidské zdraví a životní prostředí a který je v souladu s platnými předpisy. Materiálové využití odpadů má přednost před jiným využitím odpadů.

S odpady bude nakládáno dle hierarchické stupnice: předcházení vzniku odpadů, opětovné použití, materiálové využití, jiné využití (např. energetické). Přičemž ideální je, aby odpady prošly stupněm využití, tj. materiálovým nebo energetickým. Teprve jestliže odpady není možno využít jedním z těchto způsobů, je třeba je bezpečným způsobem odstranit.

#### Odpady z provozu:

Skladba odpadů v průběhu provozu bude odpovídat odpadům, které jsou charakteristické pro údržbu komunikací. Zahrnují vlastní vozovku, související zařízení, odvodnění, ošetřování zeleně apod., a případně i větší opravy. Užíváním stavby budou odpady vznikat jen v minimálním množství.

Jedná se o:

- Úklid uličních smetků, zbytky pneumatik a kovů z případně havarovaných vozidel, havarovaná vozidla, zářivky, kabely, elektrická zařízení při výměně apod.
- Klest z prořezávaných stromů a keřů, odpad ze sekání trávy, event. zemina při údržbě venkovních ploch.
- Případně zbytky kalů z dešťových vpustí, kanalizace, apod.
- Materiál z demolic vozovek (živičná směs), stavební suť, výkopová zemina, beton, kabely, dřevo, nádoby se zbytky barev, ředidel, textilní materiál znečištěný různými škodlivinami apod. - při stavebně technických úpravách vozovky a souvisejících objektů – při velké opravě.

Přehled odpadů vznikající v období provozu

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kategorie odpadu	
03 01 05	piliny, hobliny, odřezky, dřevo...	O	při provádění oprav stavebních konstrukcí
16 02 13	vyřazená zařízení obsahující nebezpečné složky neuvedená pod č. 16 02 09 až 12	N	odpad z elektronických zařízení při běžném provozu
17 01 01	beton	O	při provádění oprav stavebních konstrukcí
17 02 01	dřevo	O	při provádění oprav stavebních konstrukcí
17 02 02	sklo	O	při provádění oprav stavebních konstrukcí
17 02 03	plasty	O	při provádění oprav stavebních konstrukcí
17 03 02	asfaltové směsi neuvedené pod č. 17 03 01	O	při provádění oprav povrchu asfaltových ploch
17 04 05	železo a ocel	O	při provádění oprav
17 04 11	kabely	O	při provádění oprav
17 06 04	izolační materiály	O	při provádění oprav
17 09 04	směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod č. 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O	při provádění větších oprav
20 01 21	zářivky a jiný odpad obsahující rtuť	N	při výměně osvětlení
20 01 11	textilní materiály	O	při provádění oprav
20 02 01	biologicky rozložitelný odpad	O	při údržbě zeleně
20 02 02	zemina a kameny	O	při úpravě terénu a údržbě zeleně
20 03 01	směsný komunální odpad	O	při běžném provozu
20 03 03	uliční smetky	O	při údržbě povrchu komunikace apod.

Vysv.: N – nebezpečné odpady, O – ostatní odpady

Pozn.: Skladba odpadů se může změnit.

Dodavatel stavby jako původce odpadů zavede pro období stavby **systém nakládání s odpady**, zaměřený na jejich třídění, samostatné shromažďování a následné využití či odstranění v souladu s platnou legislativou. Přitom je třeba **dávat přednost využití odpadů** (recyklace, kompostování aj.) před jejich odstraněním (uložení na skládku, spalení). Při předávání odpadů si původce odpadů ověří, zda osoba, které odpady předává, je oprávněna k jejich převzetí. Během výstavby i po uvedení do provozu je původce odpadu povinen **vést evidenci** o množství odpadu a způsobu nakládání s ním. Doklady o nezávadném odstranění všech odpadů vzniklých při výstavbě budou předloženy ke kolaudačnímu řízení. V případě výskytu nebezpečných odpadů požádá dodavatel o povolení k nakládáním s nebezpečnými odpady, nebo odstraňování zajistí prostřednictvím oprávněné osoby, která ze zákona má oprávnění s nakládáním nebezpečných odpadů.

Během stavby budou z hlediska objemového množství vznikat odpady zejména kategorie O – ostatní odpad (beton, železo a ocel, plast, zemina apod.), které budou dle možnosti přednostně využity nebo recyklovány. Očekává se, že se stavba nevyhne ani tvorbě odpadů N – nebezpečných. Jejich množství lze však předpokládat v podstatně menších objemech.

V případě, že bude stavební odpad znečištěn nebezpečnými látkami, bude přednostně dekontaminován v zařízení tomu určených a poté buď využit, nebo uložen na příslušnou skládku.

Přesná specifikace druhů odpadů bude známa po vyjasnění smluvních vztahů mezi investorem a zhotoviteli stavby a jejich skutečné potřeby a technického vybavení. Stejně tak je problematické v této fázi PD stanovit množství jednotlivých druhů odpadů.

Mezideponie zeminy a stavebního odpadu budou umístěny v ZS.

#### Půda

Záměr si vyžádá trvalý zábor ZPF. Bude se jednat převážně o pozemky třídy ochrany I, jež lze vyjímat pouze v případě, kdy veřejný zájem převažuje nad zájmen ochrany půdy.

Pro potřeby umístění zařízení jsou navrženy plochy na pozemcích ZPF, neboť nebylo možné najít dostatečné množství vyhovujících prostor pro zařízení staveniště mimo zemědělské pozemky (dočasný zábor do jednoho roku). Tyto plochy budou po dokončení stavby uvedeny do původního stavu.

V prostorách zařízení staveniště dojde k sejmutí humózních vrstev. Sejmutá ornice bude deponována a po skončení prací bude opětovně použita. O konkrétní úpravě pozemků určených pro ZS bude rozhodnuto před zahájením stavby dle skutečného stavu pozemků v době realizace.

## **6.2. Vliv na přírodu a krajinu (ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů apod.), zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině**

### Zvláště chráněná území, přírodní parky atp.

Stavba nezasahuje do zvláště chráněného území (ZCHÚ) podle § 14 z. č. 114/1992 Sb., v platném znění ani jeho ochranného pásma. Stavba nezasahuje do přírodního parku § 12 ani do přechodně chráněné plochy § 13 z. č. 114/1992 Sb., v platném znění.

### Významný krajinný prvek:

Stavba zasahuje do lesa novou trasou komunikace.

### Krajina

Rekonstrukcí stávající komunikace nedojde ke změně krajinného rázu (§ 12 z.č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění), netřeba přijímat opatření.

Stavba nezasahuje do památkové zóny (§ 6), památkové rezervace (§ 5), neovlivní národní kulturní památku (§ 4) ani kulturní památku (§ 2) dle z. č. 20/1987 o památkové péči v platném znění. Stavba se nenachází ani v jejich v ochranném pásmu (§ 17).

V území existuje předpoklad přítomnosti archeologických nálezů (§ 23) z. č. 20/1987 o památkové péči v platném znění – III.st. je tedy nutné postupovat v souladu s tímto zákonem. Tzn. uvažovat již od přípravy stavby, že je stavebník povinen tento záměr oznámit Archeologickému ústavu AV ČR a umožnit jemu nebo organizaci oprávněné k archeologickým výzkumům provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.

#### Vliv na faunu a flóru, ekosystémy

Stavba v místech napřímení zasahuje buď lesní pozemek anebo pozemek ZPF. Na jaře bude proveden přírodovědný průzkum, který na základě zjištěných druhů navrhne případná opatření.

#### Vliv na dřeviny rostoucí mi les, památné stromy

V rámci rekonstrukce a napřímení trasy komunikace dojde k odstranění vzrostlých stromů a křovin podél komunikace. Tato problematika bude řešena v dendrologickém průzkumu, který bude sloužit jako podklad pro povolení ke kácení.

Káceno bude jen v nezbytně nutné míře, v době vegetačního klidu a v době, kdy na nich nehnízdí ptáci. V případě těsné blízkosti dřevin u tělesa stavby budou jednotlivé stromy ochráněny oplocením nebo obedněním atp. v souladu s ČSN 83 9061.

Zeleň bude v rámci objektu vegetační úpravy nahrazena rostlinnou a dřevinou skladbou dle požadavků příslušného povolovacího orgánu.

Památné stromy se v území nenacházejí.

### **6.3. Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000**

Záměr nezasahuje do evropsky významné lokality (EVL) ani do ptačí oblasti (PO) podle § 45a a § 45e z. č. 114/1992 Sb., v platném znění. Lokality systému Natura 2000 se nenacházejí ani v okolí řešeného území.

Vliv stavby na výše uvedené nebude žádný. Netřeba přijímat opatření.

### **6.4. Návrh na zohlednění podmínek ze závěru zjišťovacího řízení nebo stanoviska EIA**

Stavba dle Zákona č.100/2001 Sb., přílohy č. 1 podléhá zjišťovacímu řízení.

### **6.5. Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů**

V rámci stavby nejsou navrhována žádná nová ochranná a bezpečnostní pásma. Z hlediska pozemních komunikací bude změnou směrového vedení komunikace upraveno stávající ochranné pásmo silnice II/128 (15 m od osy komunikace).

## **7. OCHRANA OBYVATELSTVA**

Stavba nevyžaduje speciální opatření z hlediska civilní ochrany.

Stavba žádným způsobem neřeší ochranu obyvatelstva, což vyplývá z jejího charakteru.

## **8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY**

### **8.1. Napojení staveniště na stáv. dopravní a technickou infrastrukturu**

Přístup na staveniště bude po stávající silnici II/128.

Elektrickou energii získá zhotovitel z mobilních zdrojů, případně po dohodě s investorem.

Zdroj vody bude řešen dovozem z nejbližšího zdroje (zajistí zhotovitel).

Na ploše staveniště budou umístěna chemická WC.

Telefonní linka na stavbu nebude zřizována – použije se mobilních telefonů.

Odběr plynu nepřipadá v úvahu.

Pro zařízení staveniště a skládky materiálu (vč. dočasné deponie ornice a lesní hrabanky) je možné využít tuto plochu:

ZS – parc. č. 135/11, 148/1 a 482/14 v k.ú. Týmova Ves, velikost cca 3 500 m<sup>2</sup>.

Plocha je částečně zemědělsky využívána (je vedena jako ZPF), částečně je v prostoru stávající silnice II/128. Navržená plocha ZS je částečně v soukromém vlastnictví, částečně ve vlastnictví Kraje Vysočina. Plocha se nachází mezi stávající a novou trasou silnice II/128.

Dále se předpokládá vybudování mobilních zařízení staveniště, které zhotovitel bude přemísťovat dle své potřeby a průběhu stavby, zejména na tělese stávající silnice II/128. Další zařízení staveniště si může zhotovitel vybudovat na své náklady, dle dohody s investorem a vlastníkem dotčeného pozemku.

## 8.2. Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin

**Stavba zasahuje do ochranného pásma vodního zdroje II. stupně, zhotovitel musí respektovat podmínky z toho plynoucí pro všechny stavební činnosti.**

V rámci stavby nebudou prováděny žádné asanace.

Kácení stromů a dřevin bude provedeno v rozsahu SO 001 Příprava území a zařízení staveniště. Kácení dřevin bude provedeno v mimohnízdním, resp. mimovegetačním období. Kácení dřevin bude provedeno v minimálním rozsahu. Dřeviny nacházející se v okolí řešené stavby budou ochráněny v souladu s ČSN 83 9061.

Staveniště bude oploceno tak, aby byla zajištěna bezpečnost osob, majetku a současně nedošlo k negativnímu ovlivnění provozu na okolních komunikacích. Další oplocení bude provedeno v případě velkých výkopů s ohledem na platnou legislativu a bezpečnost práce.

V prostoru stavby je potřeba dodržovat platnou legislativu, zejména s ohledem na dodržení limitů hluku, emisí, vibrací, prašnosti, ochrany povrchových a podzemních vod a půdního fondu.

## 8.3. Maximální zábory pro staveniště (dočasné / trvalé)

Nejzazší hranice trvalého a dočasného záboru včetně výměr pro jednotlivé pozemky dotčené stavbou jsou uvedeny v Záborovém elaborátu.

Dočasné zábory nutné pro rekultivace, zřízení ploch zařízení staveniště a dotvarování zemního tělesa budou do 1 roku.

## 8.4. Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Níže jsou uvedeny předpokládané kubatury zemních prací v rámci stavby:

Výkop:	33 500 m <sup>3</sup>
Násyp (mimo aktivní zónu):	14 500 m <sup>3</sup>
Aktivní zóna v zářezu:	15 600 m <sup>3</sup>
Aktivní zóna v násypu:	3 400 m <sup>3</sup>
Skrývka humózních vrstev:	7 800 m <sup>3</sup>
Rozprostření ornice:	10 300 m <sup>3</sup>
Sejmutí lesní hrabanky:	5 000 m <sup>3</sup>
Rozprostření lesní hrabanky:	1 800 m <sup>3</sup>

V rámci výše uvedených kubatur jsou zahrnuty i plochy rekultivací stávající komunikace (14 750 m<sup>2</sup>) a dočasného záboru (4 900 m<sup>2</sup>).

Vytěžená zemina a ornice bude po dobu výstavby uložena v záboru zařízení staveniště a

zajištěna proti degradaci.

Podrobná bilance zemních prací bude zpracována v dalších stupních PD, kdy bude současně specifikována možnost zpětného využití vytěžených materiálů do zemního tělesa nové komunikace.