

B.

VEDOUcí PROJEKTANT	ING.KOTLÁN		 Pod Příkopem 6, 586 01 Jihlava tel. 567 310 106 567 320 345
ZODP. PROJEKTANT	ING.KOTLÁN		
VYPRACOVAL			
KONTROLOVAL	ING.SEDLÁK		
OBJEDNATEL, INVESTOR: KRAJ VYSOČINA, ŽIŽKOVA 57, JIHLAVA			
AKCE: II/523 VĚTRNÝ JENÍKOV - HUMPOLEC			DATUM: 04/2015 STUPĚŇ: PDPS ZAK.Č.: 2015-000049 PARÉ Č.
OBSAH SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			

OBSAH :

- 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE**
- 2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ**
 - 2.1. Stručný popis stavby
 - 2.2. Předpokládaný průběh výstavby
 - 2.3. Vazba na ÚPD
 - 2.4. Stručná charakteristika území
 - 2.5. Vliv stavby na krajinu, zdraví a ŽP
 - 2.6. Celkový dopad stavby na dotčené území
- 3. PŘEHLED PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ**
- 4. ČLENĚNÍ STAVBY**
- 5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY**
- 6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ A SPRÁVCŮ**
- 7. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTI STAVBY DO UŽÍVÁNÍ**
- 8. TECHNICKÝ POPIS STAVBY**
- 9. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMÁ, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ**
- 10. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ**
- 11. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY**
- 12. VLIV STAVBY A SILNIČNÍHO PROVOZU NA ZDRAVÍ A ŽP**
- 13. OBECNÉ POŽADAVKY**
- 14. ZÁVĚR**

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Údaje o stavbě

Název stavby:	II/523 Větrný Jeníkov - Humpolec
Druh stavby:	Rekonstrukce silnice II/523
Místo stavby:	kraj Vysočina, okres Jihlava, Pelhřimov
Katastrální území:	Větrný Jeníkov, Kalhov, Ústí u Humpolce, Krasoňov, Humpolec
Předmět dokumentace:	Dokumentace pro provedení stavby

1.2 Údaje o žadateli

Investor (stavebník):	Kraj Vysočina, Žižkova 57, 587 33 Jihlava
IČ:	70890749

1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

Generální projektant:	PROfi Jihlava spol. s r.o. Pod Příkopem 6, 586 01 Jihlava
IČ :	18198228

Podzhotovitelé:

Geodetické podklady:	PROGEO Jihlava spol. s r.o. Lazebnická 12, 586 01 Jihlava GEOVAP, spol. s r.o. Čechovo nábřeží 1790, 530 03 Pardubice
----------------------	--

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

2.1. Stručný popis stavby

Projektová dokumentace řeší rekonstrukci krytu silnice II/523 v úseku od napojení na silnici II/131 za Větrným Jeníkovem až na začátek města Humpolec do km 24,136 provozního staničení, vyjma průjezdních úseků obcí. Silnice II/523 zajišťuje dopravní obsluhu přilehlých obcí a tvoří dopravní spojnici mezi městy Jihlava a Humpolec.

(Samostatná projektová dokumentace řeší rekonstrukci krytu silnice II/523 v úseku od km 2,481 konec města Jihlavy až po začátek Větrného Jeníkova)

Cílem projektové dokumentace je návrh realizace stavebních úprav silnice II/523 v daném úseku a to bez nároků na zábor pozemků, které nepatří kraji Vysočina. Návrh stavebních úprav v daných úsecích respektuje schválené územní plány obcí.

Silnice byla rozdělena na následující řešené úseky úprav:

(úseky "1" až "3" jsou součástí dokumentace Silnice II/523 Jihlava - Větrný Jeníkov)

- úsek „4“ km 15,635 – 17,235, začátek tohoto úseku je vymezen křižovatkou se silnicí II/131 a je ukončen dopravní značkou začátek obce Kalhov.
- úsek „5“ km 18,027 – 22,207, je veden od obce Kalhov a směřuje severozápadně na hranice okresů Jihlava a Pelhřimov. Úsek „5“ je ukončen před intravilánem obce Krasoňov a dopravní značky začátek obce v km 22,207 provozního staničení.
- úsek „6“ km 23,011 – 27,183 provoz. staničení, je veden od dopravní značky konec obce Krasoňov, mimoúrovňově křižuje dálnici D1 a je ukončen za železničním přejezdem u dopravní značky začátek města Humpolec.

Celková délka řešených úseků silnice II/523 je 9.952 m.

Realizace navržených stavebních úprav vyvolá technické zhodnocení založené na rekonstrukci komunikace a na zlepšení těchto technických parametrů:

- 1- zvýšení únosnosti vozovky a prodloužení její životnosti
- 2- odstranění porušených vrstev vozovky
- 3- zesílení krytu vozovky a tím zvýšení její únosnosti
- 4- zvýšení bezpečnosti dopravy - rekonstrukce bezp. zařízení a příslušenství komunikace
- 5- zvýšení komfortu dopravy - plynulejší jízda, rozhledy pro jízdu
- 6- zlepšení odtokových poměrů na vozovce - řízený odvod vody z komunikace a z konstrukce vozovky.

Projekt je naplňováním Programu rozvoje kraje, dobudování, modernizace a rekonstrukce krajských silnic, místních a obslužných komunikací, vč. doplňující infrastruktury, a dále je v souladu s dopravní politikou Kraje Vysočina.

Základním cílem projektu je rekonstrukce vozovky, která je dle provedeného diagnostického průzkumu v havarijním stavu a tím zajištění kvalitního dopravního

připojení sídelních celků na silnici II/523. Cílem rekonstrukce a úprav silnice II/523 je odstranění deformací vozovky, tj. příčných a podélných trhlin v asfaltových vrstvách. Pro zvýšení únosnosti vozovky silnice je navržena výměna porušených a nevyhovujících vrstev asfaltového krytu. Dojde k výměně případně doplnění příslušenství komunikace, zejména o bezpečnostní zařízení. Rozsah stavebních prací byl navržen ve stávajícím šířkovém uspořádání. Zábor mimo stávající těleso silnice se nepředpokládá. Výškové řešení opět odpovídá stávajícímu stavu. Výškové změny nivelety nejsou uvažovány. Upraveny rovněž budou i související objekty (propustky) na trase, a tím bude obnovena jejich funkčnost a prodloužena životnost.

Rekonstrukcí komunikace se pak:

- výrazně zlepši jakost provozních (uživatelských) podmínek – opotřebení vozidel
- snížení nehodovosti vozidel
- sníží doba průjezdu předmětnými úseky
- sníží pracnost a ekonomické náklady údržby
- zvýší únosnost vozovky
- zvýší bezpečnost a komfort účastníků provozu
- sníží hladiny hluku a exhalací
- posílí rozvojový potenciál regionu a růst investičních prostředků
- spokojenost návštěvníků regionu s dopravní situací

V rámci stavby se provede rekonstrukce živičných vrstev vozovky, frézování stávajících horních vrstev vozovky, pokládka nových asfaltových vrstev, součástí je rovněž čištění stávajících silničních propustků, úprava a případná sanace nezpevněných krajnic a stávajících příkopů, dojde rovněž k modernizaci stávajícího bezpečnostního zařízení (směrové sloupky, svodidla apod.). Součástí stavebních prací bude i obnova vodorovného dopravního značení, které bude odfrézováním odstraněno a rovněž obnova stávajícího svislého dopravního značení.

2.2 Předpokládaný průběh výstavby

V rámci prací na projektové dokumentaci byl projektantem navržen možný postup a organizace výstavby.

V rámci POV je popsáno načasování jednotlivých prací a popsán jejich rozsah v jednotlivých stavebních etapách. Přesný postup výstavby bude zvolen dodavatelem v závislosti na jeho reálných možnostech na základě odsouhlaseného harmonogramu prací a na investičních možnostech investora.

Rekonstrukce bude probíhat vesměs po ucelených úsecích za uzavřeného silničního provozu, přičemž doprava bude vedena po objízdných komunikacích. Plán objízdných tras včetně dočasného dopravního značení předloží vybraný zhotovitel k odsouhlasení DI Policie ČR před zahájením prací.

Předpokládaná délka výstavby jsou 4 měsíce.

2.3 Vazba na územně plánovací dokumentaci

Rekonstrukce silnice II/523 je navržena v místě stávající komunikace. Dokumentace je v souladu s územním plánem Kraje Vysočina.

2.4 Stručná charakteristika území a jeho dosavadního využití

Navrhované stavební práce na modernizaci silnice jsou situovány v její stávající trase. Šířkové uspořádání je limitováno velikostí silničního pozemku, budou drženy stávající šířkové parametry komunikací, s tím že jednotlivé úseky budou homogenizovány (konstantní šířkové parametry v daných úsecích).

Zpracovaný návrh směrový i výškový vychází z trasy stávající komunikace a z polohy stávajících objektů na trase, případně okolní zástavby, tak aby respektoval veškeré sjezdy a napojení nemovitostí.

Vozovka jako celek je pravidelně udržovaná s využitím lokálních, ale i celoplošných údržbových technologií. V místech se sníženou únosností jsou však tyto vysprávký nedostačující a vyžadují celoplošnou výměnu zesílením nebo rekonstrukcí porušených vrstev.

Poruchy vozovky představují převážně poruchy obrusné vrstvy, které se projevují mozaikovitými nebo příčnými trhlinami, plošnou deformací, výtluky, erozí a hloubkovou korozí. Vozovka je celkově únosná. Rekonstrukce vozovky byla navržena dle stupně porušení stávajících povrchů v souladu s výsledky diagnostického průzkumu.

2.5 Vliv navržené stavby na životní prostředí

a) vliv krátkodobý po dobu stavby bude spočívat v:

- dopravním omezení (uzavírky a objížďky)
- krátkodobém zvýšení přeprav v území (obalované směsi, kamenivo a přesun techniky)

b) vliv dlouhodobý:

- zlepšení bezpečnosti provozu (odstranění nerovností, doplnění bezp. zařízení, obnova vodorovného dopravního značení, úprava poškozených krajnic).
- zlepšení plynulosti dopravy (nový povrch umožní plynulou jízdu bez nutnosti výrazně zpomalovat v místech nerovností).
- snížení hluku, vibrací i prašnosti na kvalitním povrchu silnice
- budou zlepšeny odtokové poměry
- zvýšení únosnosti a životnosti silnice

c) ovlivnění krajiny a ŽP

Způsob odvedení dešťových vod z komunikace zůstává zachován - do stávajících silničních příkopů a přilehlých recipientů podél trasy silnice. Stavba nemá vliv na stávající i navržené biokoridory s ohledem na její umístění v trase stávající silnice.

Negativní účinky hluku a emisí jsou eliminovány novou konstrukcí vozovky bez výtluků, trhlin a místních nerovností.

V místě vedení trasy se nenachází zvláště chráněná území ani zvláště chráněné části přírody dle zákona ČNR č. 114/1992 Sb. Stavbou nejsou dotčeny zájmy ochrany přírody a krajiny.

V katastrálním území Větrný Jeníkov se trasa dotýká ochranného pásma vodního díla Hubenov, silniční zóny na pozemku parc. číslo 963 a 964.

2.6 Celkový dopad stavby do zájmového území

Rekonstrukcí silnice v předmětném úseku bude zvýšena plynulost dopravy, kapacita komunikace a lepší dopravní dostupnost. Navržené stavební úpravy silnice spočívají především v rekonstrukci konstrukčních vrstev vozovky, obnově a tím zabezpečení funkčnosti odvodnění silnice, realizaci svislého a vodorovného dopravního značení a bezpečnostního zařízení.

Nevhodný materiál z bourání vozovky bude odvezen na skládku dle dispozic investora. Vybourané živice budou odvezeny na skládku nebezpečného odpadu, případně na skládku Krajské správy a údržby silnic pro možné další využití a recyklaci.

Rekonstrukce komunikace si vyžádá částečné uzavírky při budování a napojování nových komunikací. Stavba bude realizována za vyloučeného veřejného provozu. Omezení provozu v prostoru stavebních úprav bude usměrněno provizorním svislým dopravním značením.

V rámci stavby nedojde k novým trvalým záborům pozemků, stavba je navržena na stávajícím silničním pozemku. Jelikož se jedná především o rekonstrukci konstrukce vozovky, projektant předpokládá, že nedojde ke kolizi se stávajícími inženýrskými sítěmi.

3. PŘEHLED PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

1. Katastrální mapy poskytnuté příslušným katastrálním úřadem
2. Informativní výpisy z katastru nemovitostí
3. Základní mapa v měřítku 1:10 000
4. Silniční mapa v měřítku 1:50 000
5. Podklady správců inženýrských sítí
6. Diagnostika vozovky zpracovaná fy PavEx Consulting, s.r.o., Brno
7. Studie porovnání finančních úspor na základě použitých diagnostických metod, zpracovatel GEOVAP, spol. s r.o.
8. "II/523 Jihlava - Humpolec" dokumentace pro ohlášení stavby zpracovaná v 09/2010, zpracovatel PROfi Jihlava spol. s r.o.
9. Geodetické zaměření charakteristických příčných profilů komunikace
10. Pasport silničních propustků poskytnutý KSÚSV

Při návrhu byly rovněž respektovány články níže jmenovaných ČSN:

- ČSN 73 6102 - Projektování křižovatek na silničních komunikacích
- ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací
- ČSN 73 6101 - Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6100 - Názvosloví silničních komunikací
- ČSN 73 6005 - Prostorová úprava vedení technického vybavení

- | | |
|---------------|---|
| - ČSN 73 6114 | - Vozovky pozemních komunikací |
| - ČSN 73 6201 | - Projektování a prostorová uspořádání mostních objektů |
| - ČSN 73 6203 | - Zatížení mostů |
| - TP 170 | - Navrhování vozovek pozemních komunikací |
| - TP 83 | - Odvodnění pozemních komunikací |
| - TP 115 | - Oprava trhlin na vozovkách s asfaltovým krytem |
| - TP 87 | - Navrhování údržby a oprav netuhých vozovek |

4. ČLENĚNÍ STAVBY

Celá stavba tvoří jeden stavební objekt SO101 - Silnice II/523, přičemž s ohledem na provozní staničení a navrženou technologii je rozčleněna do úseků:

Stav. objekt SO101 – Silnice II/523

- úsek „4“ km 15,635 – 17,235 p.s., křiž. s II/131 – Kalhov, délka 1.600 m
- úsek „5“ km 18,027 – 22,207 p.s., Kalhov – Krasoňov, délka 4.180 m
- úsek „6“ km 23,011 – 27,183 p.s., Krasoňov – Humpolec, délka 4.172 m

Celková délka úpravy silnice v úseku Větrný Jeníkov - Humpolec II/523 je 9.952 m.

5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

Rekonstrukce vrstev komunikace vyžaduje provádět stavbu v celé šíři zpevnění vozovky, po dobu provádění za vyloučení veřejné dopravy. Protože se jedná o časově specifickou záležitost, tyto výluky projedná zhotovitel stavby silnice II/523 s orgány Policie ČR a s územně příslušným úřadem, sám ve vazbě na termín a délku pokládky obrusných vrstev vozovky. Po položení obrusné vrstvy a jejím zatvrdnutí po provedené přejímce bude provoz převeden na nově zrekonstruovanou silnici v celé šířce zpevnění.

6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ A SPRÁVCŮ OBJEKTŮ

SO -101 – silnice II/523 Jihlava - Humpolec – vlastník Kraj Vysočina – správce Krajská správa a údržba silnic kraje Vysočina

7. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTI STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

S ohledem na situování stavby a její dopravní význam, budou její postavené části ještě před předáním využívány pro převedení dopravy. Vlastní stavební práce na silnici se budou provádět po úsecích. Předávání do trvalého užívání je podmíněno dokončením bezpečnostního opatření (směrové sloupky případně ocelové svodidla) a dopravního značení.

8. TECHNICKÝ POPIS STAVBY

Silniční objekty

Jedná se o silnici II/523, která v severozápadním směru spojuje území Kraje Vysočina. Silnice vznikla historickým vývojem. Důvodem rekonstrukce je špatný dopravně technický i stavební stav silnice. Silnice slouží jako obslužná komunikace sídel situovaných v její trase – Větrný Jeníkov, Kalhov, Krasoňov, Humpolec. Naléhavá potřeba rekonstrukce této komunikace je způsobená špatným technickým stavem povrchu vozovky. Návrh rekonstrukce silnice II/523 je řešen po úsecích.

Konstrukce silnice

Nejvýznačnější jsou konstrukční poruchy vozovky. Poruchy se projevují podélnými hrboly, plošnými deformacemi a poklesy vozovky při jejím okraji. Asfaltové vrstvy jsou porušeny síťovými trhlinami a trvalými deformacemi (vyjeté koleje a nerovnosti).

Návrh rekonstrukce vozovky

Návrh rekonstrukce vychází z provedeného diagnostického průzkumu zpracovaného firmou PavEx Consulting, s.r.o., Brno a navazujícího průzkumu provedeného georadarem a deflektometrem včetně vyhodnocení v programu Road doktor provedené firmou Geovap, s.r.o., Pardubice. Dle stupně porušení vozovky byly navrženy následující technologie její rekonstrukce:

B - Výměna obrusné vrstvy

- odfrézování stávající obrusné vrstvy (případně i části vrstvy ložní) na požadovanou výšku, tj. odfrézování proměnlivé tloušťky pro vyrovnaní povrchu vozovky, očištění povrchu,
- záznam poruch a stanovení rozsahu lokálních oprav (trhlin, porušené ložní vrstvy), provedení lokálních oprav (liniových trhlin viz TP 115, vysprávek ložní vrstvy asfaltovou směsí),
- očištění povrchu a provedení spojovacího postřiku kationaktivní asfaltovou emulzí PS-E v množství 0,25 kg/m² viz ČSN 73 6129,
- pokládka obrusné vrstvy ACO 11S v tl. 50 mm.

C - Výměna obrusné a ložné vrstvy

- odfrézování stávajících krytových vrstev (případně i části vrstvy podkladní) na požadovanou výšku, tj. odfrézování proměnlivé tloušťky pro vyrovnaní povrchu vozovky,
- očištění povrchu,
- záznam poruch a stanovení rozsahu lokálních úprav (trhlin, porušené podkladní vrstvy),
- provedení lokálních úprav (trhlin viz TP 115, vysprávek podkladní vrstvy asfaltovou směsí)

- očištění povrchu a provedení spojovacího postřiku kationaktivní asfaltovou emulzí PS-E v množství 0,5 kg/m²,
- pokládka ložní vrstvy ACL 16S 50/70 v tloušťce 50mm,
- spojovací postřik kationaktivní asfaltovou emulzí PS-E v množství 0,25 kg/m²
- pokládka obrusné vrstvy z asf. betonu ACO 11S v tloušťce 50mm.

zesílení okrajů vozovky bude provedeno v místech poklesů a deformací krajnic po odfrézování krytových vrstev vozovky budou tato místa zaznamenána a upřesněn rozsah, následně bude provedeno:

- odstranění porušených vrstev vozovky při okraji vozovky na potřebnou šířku včetně zemního tělesa ve stupních až po dno příkopu,
- urovnání a zhutnění nově vzniklé pláně zemního tělesa, v případě že $E_{\text{def},2} < 45\text{MPa}$ bude provedena sanace zemní pláň lomovým kamenem v tl. 500 mm a netkanou geotextilií (300 g/m²) zajišťující separační a filtrační funkci,
- na nově vzniklou pláň bude položena vrstva štěrkodrti ŠD_A v tl. 250 mm,
- směs stmelená cementem SC0/32, C 8/10 v tl. 120mm dle ČSN EN 13108-1,
- položení výstužné geomříže ze skelných vláken pro napojení na stávající stav (30%)
- infiltrační postřik s podrcením PI-E v množství 0,60 kg/m²
- asfaltový beton pro ložné vrstvy ACL 16S 50/70 v tloušťce 50mm,
- spojovací postřik kationaktivní asfaltovou emulzí PS-E v množství 0,25 kg/m²
- pokládka obrusné vrstvy z asf. betonu ACO 11S v tloušťce 50mm.

Souhrnný přehled jednotlivých úseků dle použitých technologií:

	Výměna obrusné vrstvy	Výměna ložné a obrusné vrstvy
úsek „4“ křiž. s II/131 – Kalhov dl. 1.600 m		KM 0,000-1,600
úsek „5“ Kalhov – Krasoňov dl. 4.180 m		KM 0,000-4,180
úsek „6“ Krasoňov – Humpolec dl. 4.172 m	KM 0,000-0,850 KM1,790-2,000	KM 0,850-1,790 KM 2,000-4,172
Délka celkem	1 060,0 m	8 892,0 m

Odvodnění:

Součástí stavby je i rekonstrukce nefunkčního povrchového odvodnění - seřezání krajnic, čištění a prohloubení stávajících silničních příkopů.

Před železničním přejezdem trati TÚ 1221 Havlíčkův Brod - Humpolec, kterou silnice křižuje v žkm 23,636 bude provedena úprava odvodnění tak, aby

nebyla srážková voda sváděna do prostoru žel. přejezdu. Stávající nevyhovující prahová vpust' bude nahrazena šterbinovým žlabem a současně bude provedeno pročištění navazujících příkopů.

Liniový žlab z polymerbetonu

Odvodňovací žlab je navržen z jednoho bloku, bez volných částí a bez lepené spáry, s průřezem tvaru V a dvěma řadami vtokových otvorů o průřezu 583 cm²/m. Světlá šířka žlabu je 200mm, stavební rozměry žlabu jsou 260 x 330mm) Žlaby jsou vyrobeny z polymerického betonu odolného vůči mrazu a posypovým solím, s třídou zatížení D400/F900 a opatřeny bezpečnostní SF drážkou pro vodotěsné utěsnění spojů. Díky monolitické konstrukci jsou odolné dynamickému zatížení a vandalismu, navíc dvě řady odtokových otvorů jsou schopny zachytit větší množství dešťové vody (zvláště ze značně sklonité vozovky). Revize a údržba žlabu je možná skrze revizní díly, opatřené odnímatelným litinovým roštem.

Nezpevněná krajnice:

Po očištění budou krajnice zpevněny odfrézovaným živичným materiálem ve vrstvě tl. 100 mm a zhutněny dle ČSN 73 6126.

Směrové sloupky:

Na hraně rekonstruované silnice II/523 oboustranně budou v místech, kde nejsou navržena jiná bezpečnostní zařízení, umístěny směrové sloupky.

Směrovými sloupky č.Z11c a č.Z11d bude vymezeno připojení jednotlivých hospodářských sjezdů na trasu silnice II/523.

Dopravní značení:

Návrh vodorovného dopravního značení spočívá v realizaci vodících proužků šířky 0,125m značení V4 (0,125) a případně i podélné dělicí čáry o šířce 0,125m značení V1a (0,125). Rozsah vodorovného dopravního značení bude odsouhlasen DI Policie ČR. Značení bude provedeno v reflexní úpravě tř. R1.

Počítá se i s modernizací svislého dopravního značení, přičemž veškeré změny nebo úpravy budou odsouhlaseny DI Policie ČR.

Rekonstrukce propustků obnáší tyto stavební práce:

- v případě nutnosti ve vybourání stávajících základů, čel a říms
- vybudování nových betonových základů, čel a ŽB říms včetně výztuže
- vytváření vtoků a výtoků propustku a zpevnění kamennou dlažbou do betonu
- u rámových propustků je navržena vysprávka vnitřních ploch sanační maltou
- nová čela propustků budou realizována jako šikmá, pouze v odůvodněných případech kolmá, římsy budou výškově ukončeny v úrovni krajnice z důvodu zimní údržby

Výstavba bude dle klasických metod a představuje, rekonstrukci stávajících říms a nadnásypu, očištění rubu a jeho sanace, vybetonování nové části případně vyzdění nebo betonáž čel, izolace, římsy, vybavení propustku. Je možná obnova konstrukce propustku v tělese silnice a v havarijním stavu výstavba nového

propustku. Výstavba propustku je podmíněna začleněním nové vrchní stavby do ostatních úprav v okolí propustku a úpravou silnice v místě propustku. Dno toku zůstává upraveno v původní podobě a je navrženo pouze pročištění.

Přehled propustků:

staničení provozní	staničení dle PD	úsek č.	charakteristika	stavební práce
17,175	1,560	„4“	trubní propust dl.14m; DN500	nutno pročistit a obnovit funkčnost, provést zpevnění vtoku a výtoku kamennou dlažbou
18,579	0,567	„5“	trubní propust dl.12m; DN400	zpevnění vtoku a výtoku kamennou dlažbou
18,617	0,604	„5“	trubní propust dl.13m; DN500	vybourání čel, zřízení nových čel, zpevnění vtoku a výtoku kamennou dlažbou
19,732	1,719	„5“	trubní propust dl.14m; DN500	zpevnění vtoku a výtoku kamennou dlažbou
20,554	2,539	„5“	trubní propust dl. 12m; DN500	zpevnění vtoku a výtoku kamennou dlažbou
20,776	2,759	„5“	trubní propust dl.11m; DN400	zřízení nových čel, zpevnění vtoku a výtoku kamennou dlažbou
21,300	3,715	„5“	trubní propust dl.11m; DN400	kompletní rekonstrukce propustku včetně zpevnění vtoku a výtoku kamennou dlažbou 3,0m ²

9. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMO

Výstavbou dojde k dotčení ochranných pásem nadzemních a podzemních inženýrských sítí. Podmínky jednotlivých správců pro práce v ochranných pásmech jsou součástí jejich vyjádření.

Dotčené inženýrské sítě bude nutné během stavby ochránit.

Stavbou bude rovněž dotčeno ochranné pásmo železniční trati TÚ 1221 Havlíčkův Brod - Humpolec v žkm 23,636 a inženýrských sítí ve správě Správy sdělovací a zabezpečovací techniky Jihlava.

Chráněná území – v dané lokalitě se nenachází zvláště chráněná území ani zvláště chráněné části přírody dle zákona ČNR č. 114/1992 Sb. O ochraně přírody a krajiny.

10. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

Demolice

V rámci této projektované stavby nebudou demolovány žádné obytné ani hospodářské budovy. Dojde k odstranění stávajících vrstev vozovky, příp. odbourání povrchových betonových částí horní stavby propustků.

Ozelenění

Po rekonstrukci dojde k urovnání okolních ploch tak, aby došlo k jejich plynulému napojení na okolní terén.

Bilance základních zemních prací

V rámci silničních objektů budou vybourány a odvezeny vrstvy konstrukcí vozovek. Z výkopu zemina bude použita zpětně, na dosypávky bude zapotřebí dovést vhodnou zeminu. Skládky pro uložení zeminy i dalších odpadů ze stavby budou zvoleny dodavatelem stavby.

Zásah do pozemků

Stavbou silnice budou dotčeny pouze stávající silniční pozemky, stavba bude prováděna na stávajícím silničním tělese. Stavbou nejsou dotčeny pozemky určené k plnění funkce lesa. Stavbou nebudou trvale zabrány pozemky ZPF.

Stavba neklade žádné zvláštní požadavky na zařízení staveniště. Pro zařízení staveniště lze využít plochu rekonstruované vozovky.

V celém rozsahu stavby obvod staveniště nevybočuje ze stávající plochy vozovky.

11. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

Energie – stavba bude využívat mobilní techniky bez nutnosti napojit na rozvodnou síť elektrické energie. V případě potřeby el. energie využije stavba mobilních el. agregátů.

Voda na stavbu bude pro potřeby technologických postupů dovážena cisternou.

Splašky nebudou stavbou produkovány. Zhotovitel zajistí hygienické podmínky pro zaměstnance vhodným způsobem (např. mobilní ekologické WC atp. s odvozem obsahu na ČOV).

Za skladování, manipulaci a likvidaci odpadu je po dobu realizace stavby zodpovědný dodavatel stavby. S odpady z provozu na pozemních komunikacích bude nakládat budoucí správce v souladu s platnou legislativou. Zařízení staveniště bude zajištěno dodavatelem stavby po konzultaci s investorem a obcemi. V prostoru staveniště se nacházejí veškerá vedení inženýrských sítí, na které je možno napojit případný mobilní objekt zařízení staveniště.

Skládky materiálu včetně odpadu budou zajištěny dodavatelem stavby popř. určeny investorem stavby. Materiál do stavby bude navážen přímo na místo spotřeby bez meziskladování.

Odpady budou řešeny odvozem k recyklaci, nevyužitelný materiál bude odvezen na skládku (zajistí a zodpovídá zhotovitel stavby).

Stavba nevyvolá z hlediska **požární ochrany** žádné zvláštní požadavky a ustanovení. Po dobu stavby bude částečně omezeno obecné užívání komunikací. Na těchto komunikacích budou v jednotlivých etapách výstavby částečné uzavírky při budování a napojování nových komunikací. Stavba bude realizována za vyloučení veřejného provozu po etapách. Objízdná trasa bude vedena po přilehlých sousedních komunikacích II. a III. třídy. Bude nutný odklon místní autobusové dopravy.

Po dobu výstavby bude vždy zachován průjezdný profil a dostupnost pohotovostních vozidel záchranného integrovaného systému. Z hlediska civilní obrany - instalace stálého zařízení nebude umístěna.

Z hlediska zásahu vozidel HZS bude navržena v daném místě po dobu stavby částečná uzavírka tohoto úseku s vyznačením objízdne trasy, tento fakt bude před zahájením stavebních prací oznámen na příslušném středisku HZS. Po dobu stavby bude zajištěn přístup ke všem okolním nemovitostem.

11.1 Požadavky na provádění stavby

Pro uvedení navržených staveb do trvalého provozu a pro plnění projektem požadovaného účelu je nutno splnit při výstavbě i užívání staveb obecné požadavky:

- dodržování bezpečnosti při práci, příslušných technologických postupů, vyhlášek a nařízení pro výstavbu pozemních komunikací
- provádění zemních prací v souladu s příslušnými požadavky a předpisy
- umožnění případného archeologického průzkumu
- realizovat výstavbu na pozemcích v rozsahu určeném trvalým a dočasným zábořem pozemků určených k výstavbě rekonstrukce silnice a souvisejících stavebních objektů
- ornici deponovat na určeném pozemku a provádět trvalou péči po celou dobu uložení na deponii
- provádění čištění pozemních komunikací při manipulaci se zeminou
- minimalizovat rozsah vlivu stavby na okolí, práce provádět pouze v době od 7 do 20 hodin
- ochrana stávající zeleně v bezprostřední blízkosti staveniště a dopravních tras
- dodržování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu operativním využitím přenosného dopravního značení při výstavbě stavebních objektů
- zajištění bezpečnosti silničního provozu při uvedení silnice do provozu, sledování navrženého dopravního značení a organizace dopravy, operativní úpravy plynoucí ze sledování skutečného stavu na komunikaci (spolupráce KSÚSV a POLICIE ČR)
- plnění obecně technických požadavků při výstavbě a použití výrobků, které jsou opatřeny předepsanými certifikáty a schváleny pro použití při navržené výstavbě na území ČR a k předepsanému účelu

- použití materiálu se zárukou jakosti a požadovanou minimální životností dle standardu obecně předpokládanému pro jednotlivé druhy stavebních a ostatních materiálů a pro technologická či montážní zařízení
- před zahájením zemních prací je zhotovitel povinen vytýčit všechna podzemní vedení, respektovat jejich ochranná pásma a dodržovat pokyny jejich správců, trasy nutno vyznačit a stanovit ochranné pásmo, ve kterém je zákaz jakékoliv činnosti, výkopy v jejich blízkosti provádět ručně, vlastní podzemní síť nutno zajistit proti poškození během výkopů a další výstavby
- stavební objekty určené pro přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace je nutno uspořádat a vybavit v souladu s příslušnými předpisy a nařízeními
- další obecné požadavky platné pro resort dopravy vyhlášené MDS ČR a uvedených v příslušných ČSN, TP a nařízeních a v souladu se systémem jakosti v tomto resortu

12. VLIV STAVBY A SILNIČNÍHO PROVOZU NA ZDRAVÍ A ŽP

Protože se jedná o rekonstrukci krytu stávající komunikace dojde ke změně vlivů dopravy na okolí zlepšením parametrů silnice ke zvýšením bezpečnosti všech účastníků provozu a zhodnocení technických parametrů silnice.

Provádění liniové stavby v zástavbě přinese z hlediska ŽP dočasné zhoršení po dobu výstavby. Pro minimalizaci negativních vlivů budou nutná následující opatření:

- používat pouze stroje a vozidla odpovídající vyhlášce o provozu na pozemních komunikacích
- nepoužívat k hutnění vozovkových vrstev vibračních válců
- stávající zeleň v těsné blízkosti staveniště chránit dřevěným bedněním
- umožnit přístup do okolních objektů pro pohotovostní vozidla (požární a zdravotnická)
- vybourané materiály odvážet a skladovat na předepsaných skládkách
- při demoličních a výkopových pracích zamezit vzniku nadměrné prašnosti např. kropením
- čištění pneumatik dopravních prostředků, případně podvozku ostatních stavebních mechanismů před jejich výjezdem ze staveniště
- čištění veřejných komunikací v prostoru výjezdu ze staveniště

Pro odchyt případných nečistot (ropné látky, betonová suspenze apod.) z vodní hladiny přilehlých toků bude v případě havárie sloužit mobilní nafukovací norná stěna.

13. OBECNÉ POŽADAVKY

Předpokládaná životnost nové konstrukce vozovky je minimálně 10 let. V rámci této dokumentace jsou navrženy jednotlivé stavební etapy výstavby a s tím související provizorní dopravní značení během výstavby. Před zahájením prací předloží vybraný zhotovitel časový harmonogram postupu výstavby na základě, kterého bude upřesněn plán organizace výstavby včetně návrhu dopravního

značení objízdných tras, které bude řádně odsouhlaseno příslušnými dopravními orgány.

13.1 Hodnocení stavby z hlediska účelu

V rámci této dokumentace jsou navrženy jednotlivé stavební etapy výstavby a s tím související provizorní dopravní značení během výstavby. Před zahájením prací předloží vybraný zhotovitel časový harmonogram postupu výstavby na základě, kterého bude upřesněn plán organizace výstavby včetně návrhu dopravního značení objízdných tras, které bude řádně odsouhlaseno příslušnými dopravními orgány.

13.2 Požárně bezpečnostní řešení stavby

Stručný popis koncepce požární bezpečnosti (zejména s ohledem z hlediska předpokládaného způsobu využití území:

Předmětem stavební akce je vybudování komunikace v rozsahu zájmového území. Tento návrh vyhovuje požadavkům ČSN 730802 a ČSN 730804. Pro projektování těchto komunikací platí především ČSN 736101 nebo ČSN 736110, pro navrhování konstrukcí vozovky platí ČSN 736114.

Stavba z hlediska Vyhlášky Ministerstva vnitra č.246/2001 není stavební objekt s požárním rizikem, není dělen do požárních úseků, nehrozí zde nebezpečí vzniku

13.4. Plán kontrolních prohlídek stavby

Ve smyslu §18 zákona č.526/2006 Sb. Vyhlášky, kterou se provádí ustanovení stavebního zákona ve věcech stavebního řádu bude prováděna kontrolní činnost rozestavěné stavby při provádění těchto prací:

- správnost vytyčen prostorové polohy stavby
- kontrola pláň komunikace a zpevněných ploch
- kontrola skladeb zpevněných ploch
- kontrola povrchových úprav zpevněných ploch
- kontrola provedení odvodnění
- kontrola stavby po jejím dokončení a předložení dokladů a certifikátů zhotovitelem
- kontrola splnění požadavků požární ochrany, civilní ochrany, ochrany veřejného zdraví a životního prostředí

Stanovení termínů kontrol pro provádění shora uvedených činností bude upřesněn po odsouhlasení harmonogramu postupu prací po úrovni Smlouvy o dílo, uzavřené s vybraným dodavatelem stavby. Dohodnuté termíny budou před zahájením stavebních prací sděleny příslušnému stavebnímu úřadu.

14. ZÁVĚR

Před zahájením stavebních (zemních) prací musí být přímo na staveništi vytýčeny a označeny všechny stávající podzemní inženýrské sítě, vedení a zařízení. S polohou podzemních sítí musí být prokazatelně seznámena osoba zodpovědná za provádění stavebních (zemních) prací. Zajistit vytýčení sítí od jejich provozovatelů je povinností zhotovitele. Případně obnažená vedení musí být chráněna proti poškození.

Navržené výškové řešení je nutno aplikovat na místě samém před zahájením prací a upřesnit případné detaily!

Projekt byl zpracován z hlediska maximální hospodárnosti, platných nařízení a směrnic. Všechny změny oproti PD, které nastanou při realizaci stavby, je nutné zakreslit do dokumentace. Pokud dojde při provádění k nejasnostem či nepředvídaným okolnostem, je nutné přizvat projektanta k upřesnění postupu prací.

Zpracovaná projektová dokumentace specifikuje nezbytný rozsah prací při rekonstrukci silnice II/523 včetně všech souvisejících stavebních úprav silničních objektů.

Po dokončení stavebních prací bude předána dokumentace skutečného provedení dodavatelem investorovi, popř. okolním správcům křížených zařízení.

Jihlava, duben 2015

Ing. Bohumil Kotlán

A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized, flowing letters that appear to be "BK" followed by a flourish.