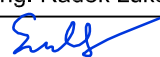


IČ: 48 20 25 92
www.zesa.cz
PROJEKČNÍ KANCELÁŘ



ZESA
spol. s r.o.

JÍROVCOVA 21
370 01 ČESKÉ BUDĚJOVICE

ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT :	KONTROLOVAL :	KRESLIL :
Šára Jan, DiS.	Ing. Radek Lukeš	Šára Jan, DiS.
		
OBJEDNATEL : Jihočeský kraj, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice		Č. PARÉ :
AKCE : Studie proveditelnosti přeložky silnice II/137, Měšice - Čekanice v Táboře 2.etapa		Č. VÝKRESU : A
VÝKRES : Průvodní zpráva		
DRUH DOK. : Studie	MĚŘÍTKO :	
FORMÁT : A4	Č. ZAK. : 14/02	DATUM : 05 / 2014

Obsah

1. Identifikační údaje	2
2. Zdůvodnění studie	3
3. Zájmové území	3
3.1. Začátek a konec stavby	3
3.2. Vymezené území pro návrh reálné varianty	3
4. Výchozí údaje pro návrh variant	3
4.1. Návrhová kategorie, příčné uspořádání	3
4.2. Související nebo dotčené PK nebo dráhy	3
4.3. Mosty a tunely	4
4.4. Požadavky na obslužné dopravní zařízení	4
4.5. Dopravně inženýrské údaje	4
4.6. Geotechnické údaje, ložiska nerostů	5
4.7. Technická infrastruktura	6
5. Charakteristiky území z hlediska jejich vlivů na návrh variant tras	6
6. Základní charakteristika trasy	6
6.1. Geometrie trasy	6
6.2. Křižovatky	8
Součástí přeložky silnice II/137 jsou dvě úroňové křižovatky.	8
6.3. Mosty, tunely	8
6.4. Obslužná zařízení	8
6.5. Vybavení území	8
6.6. Realizace stavby	9
7. Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na staveništích	11
7.1. Některé základní právní předpisy:	11

1. Identifikační údaje

Označení stavby:	Studie proveditelnosti přeložky silnice II/137, Měšice - Čekanice v Táboře, 2.etapa
Druh dokumentace:	Studie
Katastrální území:	Měšice u Tábora, Čekanice u Tábora
Obec:	Tábor
Kraj:	Jihočeský
Zadavatel/objednatel:	Krajský úřad Jihočeský kraj U Zimního stadionu 1952/2 370 76 České Budějovice
Zhotovitel studie:	ZESA spol. s r.o. Jírovцова 21 370 01 České Budějovice
Zodp. projektant :	Jan Šára DiS., autorizovaný technik v oboru dopravní stavby, specializace nekolejová doprava ČKAIT 0102088

2. Zdůvodnění studie

Předmětem studie je novostavba úseku silnice II/137, Měšice - Čekanice v Táboře, 2.etapa. Touto stavbou dojde k propojení silnice II/137 v rámci 1.etapy a stávající čtyřpruhové silnice I/19. Celý úsek přeložky silnice II/137 1.a 2. etapa vedený paralelně s dálnicí D3 bude převádět dopravu mimo zastavěnou část města Tábor ve směru Plzeň - Pelhřimov (sil.I/19). Tato komunikace bude plnit zároveň funkci dopravního napojení průmyslové zóny Vožická (rozvojová plocha nadmístního významu pro komerci a průmysl Tábor – Měšice). Navržené komunikační propojení též přerozdělí přepravní vztahy realizované po východním obvodu zastavěného území města a zajistí též komunikační dostupnost nových výrobních a komerčních aktivit, které jsou zde připravovány. Navržené komunikační propojení (předpoklad je realizace sil. II/137 v úseku 1.a 2. etapy současně) přispěje k odlehčení současného provozu na Chýnovské, Vožické ul. a navazujících ulicích Zavadilská, Stránského, Soví a v Průběžné ulici v Čekanicích.

3. Zájmové území

3.1. Začátek a konec stavby

Stavba se nachází ve východní části města Tábor mezi městskými částmi Měšice a Čekanice

Začátek stavby leží v severozápadní části Měšic - zde bude silnice II/137, 2.etapa napojena na 1.etapu sil. II/137 průsečnou křižovatkou.

Konec stavby silnice II/137, 2.etapa nacházející se v jihovýchodní části Čekanic bude ukončen na silnici I/19 okružní křižovatkou.

3.2. Vymezené území pro návrh reálné varianty

Při návrhu přeložky silnice II/137, 2.etapa byl respektován koridor ZÚR Jihočeského kraje - výkres ploch koridorů, vč. územního systému ekologické stability a dále koridor ÚP města Tábor se zapracováním následných změn a doplňků.

4. Výchozí údaje pro návrh variant

4.1. Návrhová kategorie, příčné uspořádání

Silnice II/137 ve 2.etapě bude navržena v kategorii S 7,5/60 (dle výhledových intenzit cca 8100 voz/24h pro rok 2040). Hodnota 7,5 představuje volnou (kategorijní) šířku komunikace v metrech, přičemž šířka zpevnění komunikace činí 6,5 m. Hodnota 60 znamená návrhovou rychlost komunikace v km/h. V souladu s ČSN 73 6101/Z1 (Projektování silnic a dálnic) se pro kategorii S 7,5 neuvažuje směrodatná rychlost. Návrhové prvky (poloměry směrových a výškových oblouků, klopení ve směrových obloucích, rozhledy pro zastavení) tedy odpovídají návrhové rychlosti.

4.2. Související nebo dotčené PK nebo dráhy

Silnice II. třídy - II/137 je silnice 2. třídy která prochází dvěma kraji a spojuje Hodětín (dále Týn nad Vltavou), Sudoměřice u Bechyně, Malšice, Tábor, Ratibořské Hory, Mladou Vožici, Běleč, Vilice a Načeradec.

Silnice I. třídy - Silnice I/19 je silnice I. třídy spojující kraje Plzeňský, Středočeský (okrajově), Jihočeský, Vysočinu a Jihomoravský. Vede v západovýchodním směru od Plzně přes Tábor

a Pelhřimov, zde pokračuje po silnici I/34 až za Havlíčkův Brod a pokračuje přes Žďár nad Sázavou a Kunštát na křižovatku se silnicí I/43, kde končí. Je dlouhá 224,599 km a v rámci Česka má značný místní, regionální i celostátní dopravní význam.

Dráha - Zájmové území pro výstavbu přeložky nezasahuje do ochranného pásma železnice.

4.3. Mosty a tunely

V trase budoucí silnice II/137, 2.etapa se nenacházejí žádné stávající mosty ani tunely.

4.4. Požadavky na obslužné dopravní zařízení

V rámci přeložky silnice II/137, 2.etapa se nepředpokládá výstavba nových autobusových zastávek, čerpacích stanic pohonných hmot a odpočívek. Pro tyto účely budou sloužit stávající dopravní zařízení. V rámci studie není požadováno zřizování odstavných ploch a kontrolních vážních míst.

4.5. Dopravně inženýrské údaje

Posuzovaná přeložka silnice II/137 bude do výhledu (rok 2040) zatížena celkem 8.1 tisícem vozidel/den (při podílu těžké dopravy 17 %). Z tohoto počtu představuje 29 % dopravní vztahy vnitroměstské, 64 % dopravní vztahy radiální a 8 % dopravní vztahy tranzitní.

Křižovatka Vožická: Průměrná křižovatka bude do budoucna zatížena 17.1 tisíci vozidel/den (se započtením vozidel, která mají dle matematického modelu v sousedství křižovatky zdroj či cíl své cesty až 18.9 tisíc vozidel/den) při podílu těžké dopravy 12 %. Určitým problémem křižovatky je (či bude) to, že dopravní zatížení křižovatky bude jak u všech zaústěných větví, tak ve všech odbočných směrech řádově velmi podobné. Křižovatka byla posouzena v podobě stavebně technického stavu návrhu 1. etapy přeložky, tj. s vybavením samostatným odbočovací pruhem pro levé odbočení u všech čtyř zaústěných větví (jako hlavní komunikace vedena Vožická ulice, nejvyšší povolená rychlost 50 km/hod). Z výsledků posouzení (viz kartogram zatížení a protokoly v příloze C1 - Dopravně inženýrský průz) vyplývá, že kapacita křižovatky tak, jak je navržena, jako světelně neřízená bude do výhledu překročena. Překročena bude v odbočných směrech pro levé odbočení z vedlejších větví (posuzovaná přeložka). Z 2. etapy přeložky (od silnice I/19 na Vožickou směr Záluží) na stupni úrovně kvality dopravy „E“ (s dobou čekání 110 sekund, délky fronty 36 m, kapacitní rezerva 28 vozidel/hod); horší situace by ovšem byla při levém odbočení z 1. etapy přeložky (od Měšic na Vožickou směr centrum) a sice na stupni úrovně kvality dopravy „F“ (s dobou čekání až 276 sekund, délky fronty až 122 m, kapacitní

Závěr a doporučení je tuto křižovatku vybavit světelným signalizačním zařízením anebo (vhodněji) upravit jako okružní.

Křižovatka s I/19: Okružní křižovatka navržena se čtyřmi zaústěnými rameny; kromě dvou větví silnice I/19 (nedělený čtyřpruh) bude dále zaústěna vlastní přeložka silnice II/137 a do budoucna MK propojující tuto OK a silnici III/00346 (větev vedoucí severně k čekanickému silu). Křižovatka bude do budoucna zatížena až 27.9 tisíci vozidel/den při podílu těžké dopravy 17 %. Kapacita okružní křižovatky byla posouzena podle Technických podmínek Ministerstva dopravy TP 234 za použití programu EDIP OK (viz protokoly v příloze) pro špičkovou hodinu (zjištěnou za použití poměrových koeficientů dle Technických podmínek MD ČR TP 189). Nejprve byla posouzena (hypoteticky) jako jednopruhová s jedním pruhem na vjezdech/výjezdech všech zaústěných větví. U všech zaústěných větví zjištěno překročení kapacity, u tří ze čtyř zaústěných větví v úrovni kvality dopravy „F“ (záporné hodnoty kapacitní rezervy, s dobou čekání až 10 minut a délkou fronty až 760 m, tj. se vzdutím vozidel až do mimoúrovňové křižovatky s dálnicí D3!!!). V dalším kroku byla křižovatka posouzena jako dvoupruhová se dvěma pruhy na vjezdech a výjezdech obou

ramen silnice I/19. V tom případě bude kapacita dostačující, u vjezdů ze silnice I/19 v úrovni kvality dopravy „A“ (s dobou čekání 6 sekund, délky fronty do 30 m, kapacitní rezervy ≥ 550 vozidel/hod), u ostatních vjezdů v úrovni kvality dopravy „B“ (s dobou čekání do 16 sekund, délky fronty do 30 m, kapacitní rezervy ≥ 220 vozidel/hod).

Doporučení pro vlastní technický návrh okružní křižovatky. Velikost (vnější průměr) okružní křižovatky nemá prakticky žádný vliv na její kapacitu, naopak při použití velkorysých návrhových prvků (zejména geometrie a poloměry oblouků v místě připojení/odpojení zaústěných větví) mohou evokovat u řidičů chování (zejména rychlost jízdy) neodpovídající podmínkám bezpečného průjezdu křižovatkou. Z výše uvedeného je dle doporučení DIP navrhnout křižovátku s vnějším průměrem jejího rondelu cca 40 m, ne však více než 50 m.

Posouzení kapacity průpletového úseku mezi okružní křižovatkou I/19 x přeložka II/137 a začátkem mimoúrovňové křižovatky I/19 x D3. Potřebná nejmenší délka průpletového úseku není taxativně stanovena žádnou normou (tedy především normou ČSN 73 6102). Navíc v daném případě se ani nejedná o průpletový úsek v pravém smyslu slova (tedy místa připojení a odpojení dvou větví mimoúrovňové, nebo útvarové křižovatky), nicméně má se za to, že z hlediska bezpečnosti (jako funkce přehlednosti) silniční dopravy nelze v daném případě v tomto úseku mezi oběma křižovatkami průplet zakázat. Zatížení průpletového úseku bude představovat 935 vozidel/šp.hod. při podílu těžké dopravy 18 %. Z tohoto počtu se může proplétat (tedy měnit v průpletovém úseku jízdní pruh) až 70 % vozidel.

Kapacitou průpletového úseku se zabývají Technické podmínky MD ČR TP 236 –Posuzování kapacity mimoúrovňových křižovatek (EDIP 2011) v části 4.3. V daném případě (typ průpletu analogicky P1, $IH1 = 910$ pvoz/hod a $IN = 194$ pvoz/hod) vyhoví kapacita úseku přijatelné úrovni kvality dopravy „B“ („dobrá“; verbálně „volné nerušené dopravní podmínky s manévrováním vozidel jen velmi mírně omezeném“); stupeň využití kapacity $aV = 0.50$. Přestože kapacita průpletového úseku není přímou funkcí jeho délky, metodika TP 236 vychází z nejmenší doporučené délky průpletového úseku 150 m (na druhou stranu však pro dovolenou rychlost jízdy 90 km/hod).

Doporučení dle zpracovatele DIP - délku průpletového úseku navrhnout co nejvyšší (optimálně 150 m) a to i za cenu úpravy geometrie sestupné větve na dálnici D3 směrem na České Budějovice, nejméně však 70 m (předchozí norma ČSN 73 6102 z roku 1995 rozlišovala i „krátký průplet“ s doporučenou délkou nejméně 40 m). Zároveň s doporučuje v průpletovém úseku omezit nejvyšší povolenou rychlost jízdy na 70 km/hod.

4.6. Geotechnické údaje, ložiska nerostů

Podle regionálního členění (Zeměpisný lexikon ČSR 1987) náleží zájmové území do provincie Česká vysočina, soustavy II Česko-moravská (subprovincie), celku IIA-3 Táborská pahorkatina - část Středočeské pahorkatiny, 1599 km², stř. výška 449,3m, stř. sklon 3°5'. členitá pahorkatina v povodí Vltavy, Lužnice a Otavy, převážně na granitoidech středočeského a moldanubického plutonu a moldanubických horninách s četnými vložkami, s lokalitami permských, senonských a neogeních sedimentů, rozčleněný erozně denudační reliéf, místy tektonicky porušený, se strukturními hřbety a suky, se zbytky neogeních zarovnaných povrchů a hluboce zaříznutými údolími Vltavy, Lužnice a Otavy a přítoků, lemovanými u hlavních toků místy pleistocenními říčními terasami.

Podle informací z Geofondu ČR nejsou v zájmovém území registrována žádná poddolovaná území. V archivu Geofondu nejsou v zájmovém území registrovány žádné sesuvy, sesuvná území ani jiné svahové deformace. Širší zájmové území nemá vzhledem ke své morfologii a geologické stavbě příznivé podmínky pro vznik sesuvů.

Podle surovinového informačního subsystému (SurlS) Geofondu ČR se v zájmovém území nevyskytují žádná ložiska nerostných surovin ani dobývacích prostorů.

4.7. Technická infrastruktura

V zájmovém území navrhované silnice II/137 se nachází množství stávajících sítí technického vybavení území, z nichž některé budou výstavbou dotčeny.

Jedná se o sítě venkovních elektrických vedení VN, NN, které komunikaci křížují na několika místech. Dále trasa budoucí silnice II/137 bude křížit vodovodní přivaděč z oceli DN800 (dálkový vodovod VDJ Zlukov - VDJ Čekanice), odkalovací potrubí z vodovodního řadu a v neposlední řadě potrubní vedení plynovodu.

Řešení úprav či přeložek dotčených sítí technického vybavení území bude předmětem dalších stupňů projektové dokumentace.

5. Charakteristiky území z hlediska jejich vlivů na návrh variant tras

Zájmové území leží v klimatické oblasti MT7, území okresu patří po většinu roku k chladnějším oblastem kraje. Léto je mírné a mírně suché, normálně dlouhé. Přechodná období jsou krátká s mírným jarem a podzimem. Zima je normálně dlouhá, mírně teplá, suchá až mírně suchá s krátkým trváním sněhové pokrývky. Průměrný úhrn ročních srážek se pohybuje na úrovni 602 mm.

Podle regionálního členění reliéfu ČR náleží zájmové území do Hercynského systému, provincie Česká vysočina, subprovincie Českomoravská soustava, oblasti Středočeská pahorkatina, celku Tábořská pahorkatina (Vyšší geomorfologické jednotky ČR, ČÚZK Praha, 1996) a podcelku Soběslavská pahorkatina a okrsku Sezimoústěcká pahorkatina. Lokalita se nachází ve členitém území s nadmořskou výškou mezi 470 ž 490 m n. m.

Pokryvné útvary jsou představovány vrstvou humosní hlíny (F3 MS+O) mocné do cca 0,5 m. Hlíny jsou slabě písčité, tuhé konzistence, tmavě hnědé barvy.

Z hydrogeologického hlediska náleží lokalita do hydrogeologického rajónu č. 6320 Krystalinikum v povodí Střední Vltavy (M. Olmer, J. Kessler, Hydrogeologické rajóny, VÚV Praha, 1990)

Celé zájmové území se nachází ve III. ochranném pásmu vodní nádrže Jordán.

6. Základní charakteristika trasy

6.1. Geometrie trasy

- trasa I/137 ve 2.etapě bude navržena v kategorii S 7,5/60. Šířka jízdních pruhů 3,0m, šířka vodících proužků 0,25m. Šířka asfaltového zpevnění bude pak 6,5m. Šířka nezpevněné krajnice je 0,75m, v místech se svodidly pak 1,5 m. Směrové sloupky a líc svodidel se umísťuje 0,5 m od zpevnění. Tato šířka se započítává do volné šířky komunikace.

- napojení na 1.etapu a silnici II/137 (Vožickou) bude řešeno průsečnou křižovatkou řízenou SSZ.

- souběžně se stávající silnicí III/00347 a II/137 ve směru Tábor - Vožice bude v budoucnu přes novou průsečnou křižovátku vedena cyklostezka (v ÚP VPS Dc3) okolo Vožické

- km 0,000-0,200 bude respektována změna územního plánu č.2 města Tábor - trasa silnice II/137 se v tomto místě vychýlí východním směrem (pozn.: vzhledem k těsnému umístění silničního tělesa silnice II/137 a hranice ÚP č.2 nelze vyloučit v úseku km 0,010-0,175 umístění opěrné zdi. Případné umístění bude detailněji řešeno v dalších stupních PD.

- bude respektováno přímé napojení "industriální zóny Tábor - Vožická" na sil. II/137 v úseku 2.etapy. Napojení bude možné v budoucnu realizovat v km cca 0,470. Toto napojení a

budování zárodku úrovně křižovatky nebude však v rámci budování přeložky sil. II/137 2.etapy realizováno. Budoucí investor průmyslové zóny toto případné napojení zrealizuje na vlastní náklady současně s budováním průmyslové zóny a připojením na silnici II/137 v úseku 2.etapy. (pozn. Nejmenší dovolené vzdálenosti křižovatek na všech silnicích stanovuje tab.21 normy ČSN 736101 - "projektování silnic a dálnic. Pro realizaci křižovatky v km 0,470 bude zřejmě nutné požádat o výjimku z normy, popř snížit návrhovou rychlost v daném úseku na 50km/h)

- křížení s místní komunikací (v ÚP VPS D20 a D24) v km cca 1,150 bude řešeno v rámci BESIP zásadně mimoúrovňově podjezdem pod silnicí II/137 - viz kapitola 6.3 - mosty.

- napojení na KÚ na silnici I/19 bude okružní křižovatkou (D=50m). Okružní křižovatka bude navržena jako dvoupruhová se dvěma pruhy na vjezdech a výjezdech obou ramen silnice I/19.

Zásady Odvodnění komunikace sil. II/137 v úseku 2.etapy:

Odvodnění navrhované přeložky silnice II/137, 2.etapa je provedeno podélným a příčným sklonem vozovky do oboustranně vedených silničních příkopů.

Návrhový stav odvodnění - Pro zachycení a neškodné odvedení srážkových vod je navrženo odvodňovací zařízení dle ČSN 73 6101. Odvodňovací zařízení budou navržena otevřená v této kombinaci - silniční příkopy - kaskády - retenční prostory s možností částečného vsakování.

ZÚ – km 0,220

Charakteristika stávajícího odvodnění - spádová oblast je k Zavadilskému rybníku (mokřada). Zavadilský rybník podtéká MK Blanickou, dále pak do Sovího rybníka - zatrubněnou kanalizací do rybníka Jordán.

Odvodnění této části (ZÚ - km 0,220) - je navržen systém retence v podélném profilu silničních příkopů se vzdouvacími stupni do výšky 0,5 m a rozšířením příkopu na cca 4 m před silničním propustkem v km 0,180.

Km 0,220 – 0,780

Charakteristika stávajícího odvodnění - spádová oblast je stejná jako u předchozího úseku tj. k Zavadilskému rybníku (mokřada).

Odvodnění této části (km 0,220 - 0,780) - je navržen systém retence v podélném profilu silničních příkopů se vzdouvacími stupni do výšky 0,5 m a rozšířením příkopu na cca 4 m před silničním propustkem v km 0,275

Km 0,780 – 1,160

Charakteristika stávajícího odvodnění - spádová oblast se svažuje ke stávající MK Záluží - Čekanice (cyklostezka). Příkopy podél této MK jsou dále svedeny k ul. "U Kovárny, a zatrubněnou kanalizací podél Družstevní ul. do bezejmenných rybníčků v ul. "K Vodárně" a dále do rybníka Jordán.

Odvodnění této části (km 0,780 - 1,160) - je navržen systém retence v podélném profilu silničních příkopů se vzdouvacími stupni do výšky 0,5 m a rozšířením příkopu na cca 4 m před mostním profilem 1,160

Okružní křižovatka

Charakteristika stávajícího odvodnění - nově navržená okružní křižovatka se z větší části nachází na silničním pozemku stávající silnice I/19, jež je odvodněna otevřenými silničními příkopy. Tyto příkopy jsou dále spádově svedeny k ul. Družstevní a dále pak do bezejmenných rybníčků v ul. "K Vodárně" a dále do rybníka Jordán.

Odvodnění této okružní křižovatky - nově navržené silniční příkopy podél okružní křižovatky budou mít dostatečnou vlastní akumulaci schopnost pojmout srážkové vody - nejsou nutná žádná další opatření.

6.2. Křižovatky

Součástí přeložky silnice II/137 jsou dvě úroňové křižovatky.

První je křižovatka je na ZÚ, kde dojde ke křížení silnic II/137 "Vožická" a budoucí silnicí "místní propojovací komunikací" budovanou v rámci stavby "Dopravní napojení průmyslové zóny Tábor východ - Vožická".

Druhá křižovatka bude okružní (prozatím jen tří ramenná), kde dojde ke křížení silnic I/19 a přeložka sil. II/137 budované v rámci 2.etapy. Do budoucna se počítá i s výhledovým propojením této OK (čtvrtým ramenem) se silnicí III/00346 (ul. Družstevní)

Výhledově vznikne křižovatka v km 0,470 - napojení budoucí "industriální zóny Tábor - Vožická".

6.3. Mosty, tunely

V rámci stavby je navrhován jeden mostní objekt - "most přes cyklostezku" - v km 1,200, je navržen jako železobetonový monolitický rám založený plošně. Rámová mostní konstrukce bude tvořena dvěma stěnami tl. 0,50 m a deskou s náběhy u stěn. Tloušťka desky mimo náběhy je 0,381 m v místech úžlabí, resp. 0,47 m v ose komunikace. Vozovka na mostě bude živičná. Římsy budou monolitické, železobetonové. Izolace bude tvořena natavovanými asfaltovými izolačními pásy. Předpokládá se, že křídla budou tížná monolitická železobetonová, rovnoběžná nebo šikmá. Most bude navržený na nahodilé zatížení dle ČSN EN 1991-2 : Zatížení konstrukcí – Část 2 : Zatížení mostů dopravou, změna Z3/2012. Podjezdová výška cyklostezky pod mostem bude 2,50 m + rezerva min. 0,44 m.

Poznámka: Při projednávání tohoto technického řešení se zástupci Města Tábor byl vznesen požadavek na vyšší podjezdnou výšku pod mostním objektem – možnost vedení automobilového provozu - bude řešeno v dalším stupni PD s následným prověřením a dopady na výškové řešení silnice II/137 v km 1,200.

6.4. Obslužná zařízení

V rámci této přeložky se nepředpokládá budování žádných obslužných zařízení jako jsou odstavné plochy, kontrolní místa vážení, radary.

6.5. Vybavení území

Přeložka silnice II/137 v úseku 2.etapy si vyžádá úpravy či přeložky některých stávajících objektů dopravní či technické infrastruktury, příp. vodotečí.

V případě dopravní infrastruktury se jedná především o potřebné úpravy navazujících komunikací. Konkrétně se jedná na začátku úpravy o sil. II/137 (Vožickou), kde budoucí

napojení bude řešeno průsečnou křižovatkou řízenou SSZ. (alternativně a dle doporučení zpracovatele "DIP" by bylo lépe tuto křižovátku upravit na okružní - toto doporučení nebude dále sledováno, neboť vzhledem k vydanému ÚR pro stavbu "Dopravní napojení průmyslové zóny Tábor východ - Vožická" není umístění OK do území již možné vzhledem k nedostatku prostoru a záboru dalších pozemků)

Křížení s místní účelovou komunikací (v ÚP VPS D20 a D24) v km cca 1,200 bude řešeno v rámci BESIP zásadně mimoúrovňově podjezdem pod silnicí II/137.

Napojení na KÚ si vyžádá na silnici I/19 vybudování okružní křižovatky. Dle doporučení zpracovatele "DIP" bude okružní křižovatka navržena jako dvoupruhová se dvěma pruhy na vjezdech a výjezdech obou ramen silnice I/19.

Výstavba si vyžádá úpravy či přeložky některých stávajících sítí technického vybavení území, především pak venkovních elektrických vedení VN, NN, které komunikaci křížují na několika místech. Dále bude nutné přeložit či upravit některé ze sítí jako jsou vodovodní přivaděč z oceli DN800 (dálkový vodovod VDJ Zlukov - VDJ Čekanice), odkalovací potrubí z vodovodního řadu a v neposlední řadě sítě plynovodu.

6.6. Realizace stavby

Ochrana proti hluku při realizaci stavby

Jelikož v současné době není znám dodavatel stavby a použití konkrétních stavebních mechanismů při výstavbě, nelze stanovit hluk z výstavby. Nejvyšší přípustné hladiny hluku stanovuje zákon č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů a nařízení vlády ČR č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, které stanovuje hodnoty hygienických limitů pro hluk ve venkovním i vnitřním prostředí. Uvedený zákon a jeho další následné prováděcí předpisy stanoví, že organizace a občané jsou povinni činit potřebná opatření ke snížení hluku a dbát o to, aby pracovníci i ostatní občané byli jen v nejmenší možné míře vystaveni hluku, zejména musí dbát, aby nebyly překračovány nejvyšší přípustné hladiny hluku stanovené těmito předpisy.

Z těchto ustanovení pak vyplývají pro účastníky výstavby následující povinnosti:

Zhotovitel je povinen vyžadovat od výrobců stavebních strojů údaje o výši hluku, který stroje vydávají, a provádět opatření na ochranu proti škodlivému působení hluku. Zhotovitel je povinen vybavit pracovníky pracující se stroji ochrannými pomůckami a přerušovat jejich práci v hlučném prostředí ze zdravotních důvodů nezbytnými přestávkami.

Ochrana ovzduší při realizaci stavby

Bodové zdroje znečištění ovzduší se budou v omezené míře vyskytovat pouze v období výstavby a budou se nacházet mimo zájmové území posuzované silnice (např. obalovna živičných směsí). Na staveništi se může v zimním období projevit vliv vytápění zařízení staveniště – rozsah emisí bude zanedbatelný.

Jako plošný zdroj znečištění ovzduší je možné definovat emise vznikající na větší ploše, tj. na pozemku, kde se záměr realizuje v období výstavby. Jedná se o produkci prachu ve složení odpovídajícím běžným zeminám. V současné době se předpokládá, že i když může krátkodobě v rámci výstavby dojít k překročení hodnoty $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, velice pravděpodobně nedojde k překročení denního limitu a tím spíše nebude tato hodnota překročena více než 7x, jak povoluje příslušné nařízení vlády. Vzhledem ke krátkodobému a jednorázovému působení těchto zdrojů znečišťování, nejeví se jejich působení z hlediska vlivu na okolní prostředí jako závažné. V rámci stavebních prací (výkopy pro zářezy komunikace, inženýrské

sítě, přesuny hmot, dovoz materiálů apod.) bude docházet ke zvýšenému pohybu dopravní techniky – nákladní automobily, stavební mechanismy, buldozery a další související mechanizace.

Pro omezení negativních vlivů provádění stavby je nutno při výstavbě dodržovat přísná pravidla. Přesunované hmoty je nutno zkrápět a to nejen na vozidlech, ale i na vlastním staveništi. Druhotnou prašnost lze snížit řádnou očistou všech vozidel před jejich výjezdem na veřejné komunikace, což ostatně ukládá i silniční zákon.

Na problém dočasného zhoršení imisní situace v okolí stavby je nutno pohlížet z poněkud širšího hlediska. Po dokončení stavby dojde k výraznému zlepšení stavu imisí nejen v daném území, ale i v širším okolí. Provoz dopravy se stane plynulejší, s výrazným snížením celkově vznikajících emisí. Krátkodobý přechodný stav vyššího zatížení okolí prašností, ale i hlukem bude nevyhnutelný. To však nesmí vést k potlačování všech možných opatření ke snížení nepříznivých vlivů. Jednou z nich je též maximální intenzita provádění stavebních prací a tím zkrácení doby výstavby na nezbytné minimum.

Jako liniový zdroj emisí lze uvažovat emise z naftových motorů nákladních přepravních prostředků převážejících zeminy a stavební materiál. Přesný počet pohybu dopravních prostředků a jejich rozložení v čase nelze bez podrobnějšího plánu organizace určit, problematika bude řešena zejména po stanovení zhotovitele stavby jeho upřesněním harmonogramu stavebních prací v závěrečném stupni projektové dokumentace.

Další opatření při realizaci stavby

- V rámci výstavby se předpokládá vykácení potřebné vzrostlé zeleně. Veškerou zeleň v místě stavby je třeba chápat jako součást stávajícího rázu krajiny, v níž hraje svou důležitou úlohu. Proto je třeba kácet v co nejmenší možné míře. Kácení dřevin rostoucích mimo les se provádí zpravidla v období jejich vegetačního klidu.
- Kompenzací za vykácenou zeleň bude provedení nových vegetačních úprav na svazích tělesa nové komunikace, případně na náhradních plochách určených kompetentními orgány.
- S veškerým stavebním odpadem vzniklým při stavbě, včetně případné nevhodné zeminy z výkopů, bude nakládáno v souladu s projektem nakládání s odpady z výstavby, který bude součástí projektové dokumentace pro vydání stavebního povolení. Zde bude také určen způsob, jak bude s daným druhem odpadu nakládáno, což se týká i nebezpečných odpadů (např. živičná vozovka s dehtovým pojivem), které budou odváženy na příslušné skládky.
- Při vlastním provozu mohou vznikat i další druhy odpadů, vznikající především při haváriích, údržbě, či z nedbalosti nebo nezodpovědnosti účastníků silničního provozu. Jedná se především o uniklé (rozlité) ropné látky, odpadní barvy a laky obsahující organická či jiná rozpouštědla, upotřebené čisticí a filtrační materiály, vyřazené pneumatiky, uliční smetky apod.
- Během stavby musí zhotovitel stavby volit takovou technologii provádění (používání těžkých mechanismů při těžbě zeminy, při hutnění atd.), aby nedošlo k porušení stávajícího stavu staveb a zařízení v okolí staveniště ani v jeho obvodu při křížení inženýrských sítí.
- V případě nakládání s chemickými látkami je nutné plnit obecné podmínky dle zákona č. 356/2003 Sb. o chemických látkách a chemických přípravcích ve znění zákona 434/2005 Sb.
- Při realizaci stavby nesmí dojít ke znečištění povrchových a podzemních vod látkami škodlivými vodám – ropné látky, náterové hmoty apod. Na stavbě musí být prostředky pro likvidaci případné havárie.

- Odvodňovací systém komunikace musí zajistit zachycení splavenin (posypového materiálu) a musí být technicky uzpůsoben pro likvidaci případné vodohospodářské havárie. Správce komunikace musí zajistit správnou funkci těchto zařízení.
- Předpokládaný zábor potřebný pro provedení stavby bude v terénu řádně vytýčen a viditelně vyznačen na základě projektové dokumentace.
- Na okolní pozemky, sousedící se stavbou, musí být umožněn přístup během stavby pro možnost jejich obdělávání.
- Zemní práce, včetně citlivého provedení skrývky ornice, je nutné provádět v souladu se stavem vegetace na pozemcích a dle dohody s nájemci zemědělských pozemků. Zahájení prací je nutné nájemcům i vlastníkům pozemků oznámit nejméně 1 rok předem vzhledem ke snížení výše škod na vegetaci.
- Při výstavbě by se neměla používat zařízení, která by způsobovala vibrace o hodnotách a frekvencích překračujících povolené limitní hodnoty, které jsou stanoveny z hlediska ochrany lidského zdraví nebo vlivu na stabilitu a trvanlivost okolních stavebních objektů. To limituje možnosti použití strojů v průtahu obcemi, mimo obce nebude výkonost strojů limitována.
- V průběhu výstavby budou vznikat odpadní splaškové vody na plochách hlavního stavebního dvora či jiných plochách zařízení stavenišť. Jejich množství bude záviset na počtu zaměstnanců na stavbě. Počet zaměstnanců a provoz stavby se nedá v současné době stanovit. Vzhledem k dočasnosti funkce zařízení se doporučuje likvidovat splaškové vody odvozem z bezodtokové jímky s platnou legislativou v odpadovém hospodářství, nebo využitím mobilních chemických WC.

7. Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na staveništích

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

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

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

7.1. Některé základní právní předpisy:

- Zákon 262/2006 Sb., zákoník práce.
- Zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci).

- Nařízení vlády č.591/2006Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.
- Nařízení vlády č. 592/2006 Sb., o podmínkách akreditace a provádění zkoušek z odborné způsobilosti.
- Nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky.
- Nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí.
- Nařízení vlády č. 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a zavedení signálů.
- Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci.
- Nařízení vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a náradí.
- Nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu.
- Nařízení vlády č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čisticích a dezinfekčních prostředků.
- Zákon č. 251/2005 Sb., o inspekci práce.
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů.



V Českých Budějovicích, červen 2014

Jan Šára

Příloha: - Závěrečná zpráva, stanoviska DOSS, vypořádání bezpečnostního auditu
- Hydrotechnické posouzení odtoku dešťových vod (zpracovatel Ing.Freudl)

Závěrečná zpráva

Akce: Studie proveditelnosti přeložky silnice II/137, Měšice - Čakanice v Táboře, 2.etapa

Předběžný harmonogram přípravy stavby

Územní plán

změna územního plánu - 12/2015

Řízení EIA

vypracování oznámení EIA + případ. vypracování dokumentace a posudku + řízení 12/2015

Dokumentace pro územní rozhodnutí

zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) 02/2016

projednání DÚR 04/2016

územní řízení (bez řešení odvolání) 08/2016

vydání územního rozhodnutí 09/2016

Dokumentace pro stavební povolení

zpracování dokumentace pro stavební povolení (DSP) 10/2016

projednání DSP 12/2016

stavební řízení (bez řešení odvolání) 08/2017

vydání stavebního povolení 09/2017

Majetkové vypořádání

majetkové vypořádání bez vyvlastnění 05/2017

Realizační dokumentace stavby

zpracování zadávací dokumentace stavby (ZDS) 05/2018

výběr zhotovitele (bez řešení odvolání) 10/2018

Realizace stavby

zahájení stavby 05/2018

dokončení prací, uvedení do provozu 11/2019

Stanoviska DOSS

Název organizace	Požadavky - vyjádření	Vyjádření projektanta
MěÚ Tábor - stavební úřad	V této fázi lze konstatovat, že výše uvedená stavba podléhá dle zákona č. 183/2006 Sb. O územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) vydání rozhodnutí o umístění stavby dle § 79 stavebního zákona	Sdělení
	Pro vydání územního rozhodnutí o umístění stavby je nutné doložit dle § 86 stavebního zákona "žádost o vydání územního rozhodnutí" se všemi náležitostmi, vč. Dokumentace dle přílohy č.1 "Rozsah a obsah dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo zařízení" k vyhlášce č. 499/2006 Sb. o dokumentaci staveb.	Sdělení k PD DÚR
	Správní orgán bude záměr žadatele posuzovat prioritně dle §90 stavebního zákona, který stanovuje: V územním řízení stavební úřad posuzuje, zda záměr žadatele v souladu:	Sdělení k PD DÚR
	a) s vydanou územní plánovací dokumentací	Bude zajištěno v rámci PD DÚR
	b) s cíli a úkoly územního plánování, zejména s charakterem území s požadavky na ochranu architektonických a urbanistických hodnot v území	Bude zajištěno v rámci PD DÚR
	c) s požadavky tohoto zákona a jeho prováděcích právních předpisů, zejména s obecnými požadavky na využívání území	Bude zajištěno v rámci PD DÚR
	d) s požadavky na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu	Bude zajištěno v rámci PD DÚR
	e) s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů, popřípadě řešení rozporů a s ochranou práv a právem chráněných zájmů účastníků řízení	Bude zajištěno v rámci PD DÚR

JČK odbor regionálního rozvoje, územní plánování, stavebního řádu a investic	Zásady územního rozvoje Jihočeského kraje (dále jen ZÚR), které nabýly účinnosti dne 7. listopadu 2011 vymezují koridor D29 pro nové úseky přeložky a zlepšení parametrů silnice II/137, konkrétně koridor D29/7 úsek Měšice Čekanice, nový úsek silnice II. třídy. Krajský úřad posoudil navržené řešení přeložky silnice II/137, Měšice Čekanice v Táboře v předmětné studii s ohledem na ustanovnní bodu 65 ZÚR a konstatuje že navržené řešení výše uvedené přeložky není v rozporu se ZÚR	Sdělení ke koridoru ZÚR
JČK odbor regionálního rozvoje, územní plánování, stavebního řádu a investic	Připravovaná aktualizace zásad územního rozvoje JČK taktéž koridor D29 vymezuje, avšak konkrétně D29/7 částečně upravuje, resp. Dochází k jeho rozšíření pro stávající silnici I/19. Navržené řešení přeložky silnice II/137, Měšice Čekanice v Táboře v předmětné studii je v souladu s vymezeným koridorem v této připravované aktualizaci.	Sdělení k zamýšlenému rozšíření koridoru ZÚR
MěÚ Tábor - odbor rozvoje	Z hlediska územního plánu k akci „Studie proveditelnosti přeložky silnice II/137, Měšice – Čekanice v Táboře, 2. etapa“. Územní plán Tábor nabyl účinnosti 17.2.2011 a je platný ve změně č. 2, která nabyla účinnosti 9.4.2013 a ve změně č.4, která nabyla účinnosti 22.8.2014. Trasa přeložky komunikace se z podstatné části nachází v koridoru pro dopravní infrastrukturu (Ds). V severní části v místě navrhované okružní křižovatky se trasa přeložky nachází částečně mimo koridor pro dopravní infrastrukturu, jak je patrné i z výkresu situace sledované varianty. Rozšíření koridoru dopravní infrastruktury je navrženo v 1. aktualizaci zásad územního rozvoje Jihočeského kraje a je rovněž obsahem návrhu zadání změny č.3 územního plánu Tábor. Veřejně prospěšná stavba VPS Dc3c – cyklostezka je ve studii zohledněna. Z hlediska územního plánu nemáme ke studii žádné další připomínky.	Sdělení rozšíření koridoru dopravní infrastruktury je navrženo v 1. aktualizaci ZÚR JČK a je rovněž obsahem návrhu zadání změny č.3 územního plánu Tábor
JČK odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví	Vyjádření z hlediska zákona č. 100/2001 Sb. O posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí) ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon) - uvedený záměr naplňuje dikci bodu 9.1 (novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací i. a II. třídy) kategorie II. přílohy č.1 k zákonu 100/2001 Sb. neboť záměr řeší přeložku silnice II.třídy která podléhá zjišťovacímu řízení dle zákona. Příslušným úřadem k provedení zjišťovacího řízení je krajský úřad. Pro zahájení zjišťovacího řízení je investor předložit oznámení krajskému úřadu písemně v počtu 6 vyhotoveních a jednu na technickém nosiči dat, popř zaslat elektronickou poštou.	Sdělení KÚ JČK ke zjišťovacímu řízení dle zákona č. 100/2001. Navržená přeložka silnice II/137 podléhá zjišťovacímu řízení.

Náležitosti oznámení stanoví příloha č.3 k zákonu.	
Vyjádření z hlediska zákona č.115/1992 Sb. O ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů - orgán ochrany přírody a krajiny krajského úřadu po posouzení výše uvedeného záměru sděluje, že daným záměrem nebudou dotčeny žádné zájmy které náleží do přenesené působnosti Krajského úřadu - Jihočeský kraj. V dané lokalitě se nenachází prvky územního systému ekologické stability (ÚSES) v kompetenci krajského úřadu, zvláště chráněná území (ZCHÚ) ani přírodní park.	Sdělení
Vyjádření z hlediska zákona 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) ve znění pozdějších předpisů. Předmětný záměr se nachází v ochranném pásmu vodního zdroje stanoveného rozhodnutím Jihočeského krajského národního výboru v Českých Budějovicích, odborem vodního a lesního hospodářství a zemědělství, o stanovení ochranných pásem vodárenského objektu z rybníka Jordán, okr. Tábor pro skupinový vodovod Ve-So-Tá-Mi č.j.VLHZ 131/86 - 233/1Baba, ze dne 9.1.1986 a změněného rozhodnutím krajského úřadu Jihočeský kraj, odborem životního prostředí, zemědělství a lesnictví dne 9. října č.j.: KUJCK/27484/2004/OZZL/32. Příslušným vodoprávní úřadem ve věci vydání souhlasu ke stavbám v ochranných pásmech vodních zdrojů ve smyslu §17 odst.1 písm.e) vodního zákona je Městský úřad Tábor odbor životního prostředí.	O souhlas ke stavbě v ochranném pásmu vodního zdroje ve smyslu § 17 (vodní zákon) bude požádáno v rámci PD DÚR
Vyjádření z hlediska zákona č. 86/2002 Sb. O ochraně ovzduší ve znění pozdějších předpisů - bez připomínek	Sdělení
Vyjádření z hlediska zákona č. 185/2001 Sb. O odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů - bez připomínek.	Sdělení

JČK odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví	Vyjádření z hlediska zákona č. 334/1992 Sb. O ochraně ZPF ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon) - z předložené dokumentace vyplývá že záměrem budou dotčeny pozemky náležící dle § 1 odst.2 zákona do ZPF. Má li být jakýmkoliv investičním záměrem dotčena zemědělská půda, je nutný souhlas orgánu ZPF. Návrh na vydání závazného stanoviska pro udělení souhlasu k odnětí půdy ze ZPF podává právnická nebo fyzická osoba dle § 18 zákona č. 334/1992 Sb. u místně příslušného správního orgánu, kterým je v tomto případě Městský úřad Tábor , odbor životního prostředí. Tento orgán ochrany ZPF návrh posoudí a není li příslušný k jeho posouzení, postoupí ho svým stanoviskem příslušnému orgánu ochrany ZPF. Zvláštní náležitosti tohoto podání jsou uvedeny v ust. §9 odst.5 zákona, podrobnější údaje o podání obsahuje ustanovení § 6 vyhl. č.13/1994 Sb, kterou se upravují některé podrobnosti ochrany ZPF a příloha č.5 uvedené vyhlášky.	Odnětí ze ZPF bude řešeno v dalším stupni PD DÚR
	Vyjádření z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů (dále lesní zákon) Dle předložené studie (zákres situace v mapovém snímku, záborový elaborát) nebudou záměrem dotčeny pozemky určené k plnění funkcí lesa, tj. ani zájmy chráněné lesním zákonem.	Sdělení
MěÚ Tábor - odbor dopravy	Městský úřad Tábor, odbor dopravy obdržel projektovou dokumentaci studie zpracované společností ZESA spol. s r.o., Jírovцова 21, 370 01 České Budějovice, IČ:48202592, která řeší propojení silnic I/19 a II/137 v Táboře. Navržena je v kategorii S 7,5 v extravilánovém provedení. Městský úřad Tábor, odbor dopravy a Město Tábor, odbor dopravy souhlasí s předloženým návrhem za předpokladu, že mostní objekt bude v dalších stupních projektové dokumentace navržen se standardní podjezdovou výškou pro motorovou dopravu a ne s podjezdovou výškou sníženou pouze pro pěší a cyklisty. Projektová dokumentace ke stavebnímu řízení musí být zpracována dle zák.č.13/1997 Sb., ČSN 73 6101 a 73 6102 a v plném rozsahu dle vyhl. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb.	Návrh mostního objektu přes ÚK (cyklostezku) bude detailně navržen a rozpracován v dalších stupních PD i s ohledem na jeho budoucí využití. Zpracování PD DSP bude dle zák.č.13/1997 Sb., ČSN 73 6101 a 73 6102 a v plném rozsahu dle vyhl. 146/2008 Sb.

MěÚ Tábor - odbor dopravy

Městský úřad Tábor, odbor dopravy a Město Tábor, odbor dopravy zásadně nesouhlasí s provedením mostu SO 201 – Most přes cyklostezku. Mostní objekt bude přepracován tak, aby překlenul stávající pozemní komunikaci a umožnil případné následné úpravy na účelové komunikaci, na pozemní komunikaci dvoupruhovou, obousměrnou s jednostranným obousměrným chodníkem. Odvodnění pozemní komunikace pod mostem do uličních vpustí a dále do stávajícího silničního příkopu účelové komunikace.	Návrh mostního objektu přes ÚK (cyklostezku) bude detailně navržen a rozpracován v dalších stupních PD i s ohledem na jeho budoucí využití
Městský úřad Tábor, odbor dopravy a Město Tábor, odbor dopravy požadují:	
středové ostrůvky na silnici I/19 odsadit za hranici křižovatky a udělat okružní křižovatku plnohodnotně dvoupruhovou	Vysvětlení výhod a nevýhod jednopruhových - dvoupruhových je blíže popsáno v "Dopravně inženýrském průzkumu" zpracované Ing.Zenklem 05/2014 Detailněji bude řešeno v dalších stupních PD
zajistit funkčnost, tj. garantovat, navržený systém retence dešťové vody; je navržena retence v podélném profilu silničních příkopů se vzdouvacími stupni do výšky 0,5 m a rozšířením příkopu na cca 4 m	
zimní údržbu provádět chemicky, zařadit do chemické trasy	Bude řešeno v dalších stupních PD
vysvětlení, proč je v harmonogramu uvažována změna územního plánu. Stavba je situována do schváleného koridoru, zaneseného do územního plánu města Tábor. Není nutná změna jakékoliv územně plánovací dokumentace, což bylo potvrzeno na výrobních výběrech příslušnými pracovníky Městského úřadu Tábor a Krajského úřadu Jihočeského kraje České Budějovice.	Rozšíření koridoru dopravní infrastruktury je navrženo v 1. aktualizaci ZÚR JČK a je rovněž obsahem návrhu zadání změny č.3 územního plánu Tábor
v případě kolize s územně plánovací dokumentací řešit stavbu tak, aby byla v souladu a nedocházelo k prodlevě během celého roku 2015. Dle názoru a zkušeností našeho odboru si změna územně plánovací dokumentace vyžádá výrazně delší dobu.	Sdělení

	Městský úřad Tábor, odbor dopravy a Město Tábor, odbor dopravy s podivem konstatují, že harmonogram výstavby počítá s dokončením stavby až v roce 2021? Dle názoru našeho silničního správního úřadu se jedná o velmi důležitou stavbu pro doplnění dopravního Dle názoru našeho silničního správního úřadu se jedná o velmi důležitou stavbu pro doplnění dopravního skeletu města a dle názoru a zkušeností našeho odboru lze stavbu zahájit na jaře 2016 a dokončit 2017.	Dle zkušeností z jiných staveb lze konstatovat, že délku pro vyřízení pravomocného ÚR, stavebního povolení a následný výkup pozemků nelze zajistit v časovém horizontu jednoho roku. Totéž platí i pro dobu výstavby, ta bude závislá jak na objemu zemních prací tak na somotné výstavbě křižovatek a mostních objektů.
MěÚ Tábor - odbor životního prostředí	Ochrana přírody a krajiny - Z hlediska zájmů chráněných zákonem č. 114/1992 Sb. O ochraně přírody a krajiny, v platném znění, konstatujeme k předložené PD ke stavbě studie následující. S ohledem na to, že střední část plánované trasy vede pod horizontem bezejmenného vrchu, doporučujeme pro snížení negativních vlivů na hodnoty a charakteristiky krajinného rázu zpracovat do dalších stupňů PD v tomto úseku sadové úpravy (linii s původními druhy dřevin) tak aby byly splněny normy pro výstavbu nových komunikací (tzn. počítat s instalací svodidel, nebo umístěním dřevin v patřičné vzdálenosti od vozovky. Do dalších stupňů PD požadujeme zpracovat ustanovení ČSN 839061 na ochranu dřevin při stavebních pracích.	Bude řešeno v dalších stupních PD

MěÚ Tábor - odbor životního prostředí	Zemědělský půdní fond (ZPF) - Z hledisky zájmů chráněných dle zákona č. 334/1992 Sb. O ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů jsou záměrem studie dotčeny pozemky dle KN druh pozemků orná půda a trvalý travní porost v k.ú. Čekanice u Tábora, náležící dle § 1 odst 2 zákona do ZPF. Vzhledem k této skutečnosti je k vydání rozhodnutí o umístění stavby nezbytný souhlas orgánu ochrany ZPF. Tento souhlas je vydáván formou závazného stanoviska, a to na základě žádosti podané stavebníkem, případně jeho zplnomocněným zástupcem. Závazné stanovisko o udělení souhlasu k odnětí zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu je dle § 10 odst.1) zákona závaznou součástí rozhodnutí, která budou ve věci vydána dle zvláštních předpisů. dle zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů.	Vynětí pozemků ze ZPF bude řešeno v rámci PD DÚR
	Ochrana přírody - bez připomínek	Sdělení
	Lesní hospodářství - Z předložené dokumentace je zřejmé že stavbou studie proveditelnosti přeložky silnice II/1637, Měšice - Čekanice u Tábora, 2.etapa nebudou dotčeny pozemky určené k plnění funkcí lesa ani pozemky ležící ve vzdálenosti 50 od okraje lesa. Z hlediska zájmů chráněných zákonem č. 289/1995 Sb. o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), v platném znění, nemá proto orgán státní správy lesů k realizaci této stavby žádné připomínky. Současně tímto sdělujeme že z hlediska zájmů chráněných lesním zákonem není MěÚ Tábor ve věci realizace navržené stavby dotčeným orgánem státní správy lesů.	

	Vodní hospodářství - Z hlediska zájmů chráněných ustanovením zákona č.254/2001 Sb. O vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů a zákona č.274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu (zákon o vodovodech a kanalizacích) ve znění pozdějších předpisů, k předloženému záměru "Studie proveditelnosti přeložky silnice II/137 Měšice - Čekanice u Tábora, 2.etapa" vodoprávní úřad vydává toto sdělení: stavby v ochranných pásmech vodních zdrojů podléhají vydání vodoprávního souhlasu dle ustanovení § 17 ods. 1 písm.e) vodného zákona. Žádost je nutno doložit podklady specifikovanými ve vyhlášce č. 432/2001 Sb. o dokladech žádosti o rozhodnutí nebo vyjádření a o náležitostech povolení, souhlasů a vyjádření vodoprávního úřadu ve znění pozdějších předpisů. Souhlas je správním rozhodnutím ve vodoprávním řízení, je podkladem pro následující stavební řízení a je pro povolující orgány závazný. Bez tohoto souhlasu nelze vydat územní rozhodnutí ani stavební povolení.	Sdělení
MěÚ Tábor - odbor investic a strukturálních fondů	Nevyjádřil se	---
JČK odbor dopravy a silničního hospodářství	Nevyjádřil se	---

Vypořádání bezpečnostního auditu

V průběhu projekčních prací bylo s bezpečnostním auditorem problematika průběžně konzultována a Bezpečnostní audit byl zpracován na již skoro dokončenou dokumentaci

Připomínky	Vyjádření projektanta
Průsečná křižovatka s ulicí Vožická Dle dopravně inženýrského posouzení (příloha C.1) vychází u případné okružní křižovatky ve všech větvích úroveň kvality „A“. I z bezpečnostního hlediska je okružní křižovatka výhodnější, proto dáváme ke zvážení, zda tuto křižovatku nenavrhnout jako okružní.	Umístění doporučené OK na ul. Vožická bude v rámci DÚR prověřeno se zástupci města Tábor s ohledem na zábor okolních pozemků.
Okružní křižovatka se silnicí I/19 Dopravně inženýrské opatření doporučuje navrhnout křižovatku s co nejmenším vnějším poloměrem (viz. příloha C.1 – dodatek dopravně inženýrského posouzení) V dalším stupni této projektové dokumentace prověřit, zda by nebylo technicky možné průměr křižovatky zmenšit.	Bude řešeno v dalším stupni PD
Napojení průmyslové zóny v km 0,470 - Úhel křížení v případě propojení silnice II/137 s industriální zónou je menší než 75 st.	Výhledové propojení s industriální zónou bude navrženo kolmo na silnici II/137
Vzdálenost křižovatek cca 1,3km – dle ČSN 73 6101 min. vzdálenost 1,0km – vyhoví V případě napojení industriální zóny ve staničení cca 0,470km podle normy vzdálenost křižovatek nevyhoví. S ohledem na nízké intenzity dopravy se nedomníváme, že by to mohlo vést ke zvýšenému bezpečnostnímu riziku.	Bude řešeno v dalším stupni PD
Přeložka silnice II/137 je komunikací s neomezeným přístupem, tudíž určena pro všechny druhy dopravy. V místě křižovatky Vožická je navržen přejezd pro cyklisty. Ze situace je patrné, že vede přes 4 pruhy – tj. bude patrně dlouhý cca 12,5m, což nepovoluje což nepovoluje norma ČSN 73 6110, odst. 10.1.3.4 (má být nejvýše přes 3 řadící pruhy a jeho délka nemá být menší než 9,5m)	Doplnění dělicího ostrůvku bude řešeno v dalším stupni PD

Hydrotechnické posouzení odtoku dešťových vod

Komunikace km 0,0-0,780

1. Bilance ploch km 0,0-0,220

zpevněné plochy-komunikace včetně svahů cca **5.500,- m²**

2. Bilance ploch km 0,220-0,780

zpevněné plochy-komunikace včetně svahů cca **12200,- m²**

základní výpočtové hodnoty v souladu s ČSN 756101 Stokové sítě a kanalizační přípojky byly stanoveny takto:

součinitel odtoku dle ČSN 75 61 01

- komunikace včetně svahů $\psi = 0,8$
- okružní křižovatka $\psi = 0,25$

Km 0,0-0,220: $Q_{1.deš} = 127 \cdot 0,80 \cdot 0,55 = 55,88 \text{ l.s}^{-1}$

Km 0,220-0,780: $Q_{2.deš} = 127 \cdot 0,80 \cdot 1,22 = 123,95 \text{ l.s}^{-1}$

Km 0,780-1,160: $Q_{3.deš} = 127 \cdot 0,80 \cdot 0,99 = 100,58 \text{ l.s}^{-1}$

Okružní křižovatka $Q_{4.deš} = 127 \cdot 0,25 \cdot 2,50 = 79,37 \text{ l.s}^{-1}$

Návrhový stav odvodnění:

Pro zachycení a neškodné odvedení srážkových vod je navrženo odvodňovací zařízení dle ČSN 73 6101

Otevřená v kombinaci

- příkop; kaskáda, retenční prostory s možností částečného vsakování.

Km 0,0-0,220:

Komunikace odvodněna jednostranným příkopem

Pro návrh potřebného objemu retence pro uvažovanou plochu dle ČSN 75 9010 Vsakovací zařízení srážkových vod

Nutná akumulace na při odtoku 20 l.s^{-1} pro dobu trvání deště 20 min a následného vyprázdnění prostoru za 1 hod
(nejnepříznivější výpočtový stav)

69,7 m³

Pro zajištění výpočtové akumulace je navržen systém retence v podélném profilu silničního příkopu se vzdouvacími stupni do výšky 0,5 m a rozšířením příkopu na cca 4 m před silničním propustkem v km 0,180

Km 0,220-0,780:

Komunikace odvodněna oboustranným příkopem

Pro návrh potřebného objemu retence pro uvažovanou plochu dle ČSN 75 9010

Nutná akumulace na při odtoku 40 l/s^{-1} pro dobu trvání deště 20 min a následného vyprázdnění prostoru za 1 hod
(nejnepříznivější výpočtový stav) **151,2 m³**

Pro oboustranné příkopy **76 m³**

Pro zajištění výpočtové akumulace je navržen systém retence v podélném profilu silničních příkopů se vzdouvacími stupni do výšky 0,5 m a rozšířením příkopu na cca 4 m před silničním propustkem v km 0,275

Km 0,780-1,160:

Komunikace odvodněna oboustranným příkopem

Pro návrh potřebného objemu retence pro uvažovanou plochu dle ČSN 75 9010

Nutná akumulace na při odtoku 40 l/s^{-1} pro dobu trvání deště 15 min a následného vyprázdnění prostoru za 1 hod
(nejnepříznivější výpočtový stav) **111,8 m³**

Pro zajištění výpočtové akumulace je navržen systém retence v podélném profilu silničních příkopů se vzdouvacími stupni do výšky 0,5 m a rozšířením příkopu na cca 4 m před mostním profilem 1,160

Okružní křižovatka

Komunikace odvodněna obvodovými příkopy

Pro návrh potřebného objemu retence pro uvažovanou plochu dle ČSN 75 9010

Nutná akumulace na při odtoku 40 l/s^{-1} pro dobu trvání deště 15 min a následného vyprázdnění prostoru za 1 hod
(nejnepříznivější výpočtový stav) **82,9 m³**

Pro zajištění výpočtové akumulace bude dostatečná vlastní akumulární schopnost obvodových příkopů. Při délce cca 880 m se jedná o výšku vody 0,2 m.

Použité podklady:

- předpis MD TP 83
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 756101 Stokové sítě a kanalizační přípojky
- ČSN 75 9010 Vsakovací zařízení srážkových vod
- výpočtový program Asio Brno

Ing. Václav Freudl