

A

AKCE

II/237 N. STRAŠECÍ - MŠEC, REKONSTRUKCE

OBJEDNATEL PD



Středočeský kraj

Zborovská 11
150 21 Praha 5
IČ 70891095

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

ZHOTOVITEL PD



atelierpromika
projektová činnost v dopravě

Atelier PROMIKA s.r.o.

Muchova 9/223, 160 00 Praha 6
tel.: +420 233 081 261 e-mail: promika@promika.cz
IČ 26080273

VYPRACOVAL

Ing. Jiří Ctibor

HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU

Ing. Tomáš Roztočil

ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT

Ing. Tomáš Roztočil

TECHNICKÁ KONTROLA

Ing. Petr Macek

AKCE

II/237 N. STRAŠECÍ - MŠEC, REKONSTRUKCE - I. ETAPA

ČÁST

ČÁST

A

Č. PARÉ

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Č. PŘÍLOHY

1

STUPEŇ

DSP/PDPS

DATUM

04/2017

MĚŘÍTKO

-

FORMÁT

A4

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

OBSAH:

1.	Identifikační údaje	2
a)	Označení stavby	2
b)	Stavebník	2
c)	Projektant	2
2.	Základní údaje o stavbě	3
a)	Stručný popis návrhu stavby	3
b)	Předpokládaný průběh stavby	3
c)	Vazby na regulační plány, ÚP, ÚR	3
d)	Stručná charakteristika území stavby	3
e)	Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí	4
f)	Celkový dopad stavby na dotčené území	4
3.	Přehled výchozích podkladů a průzkumů	5
4.	Členění stavby	5
5.	Podmínky realizace stavby	6
a)	Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků	6
b)	Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti	6
c)	Zajištění přístupu na stavbu	6
d)	Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy	6
6.	Přehled budoucích vlastníků (správců)	7
7.	Předávání části stavby do užívání	7
8.	Souhrnný technický popis stavby	7
8.1.	Souhrnný technický popis	7
8.2.	Technický popis jednotlivých stavebních objektů	7
8.2.1.	SO 120 Silnice II/237 – extravilán	7
8.2.2.	SO 180 Přečhodné dopravní značení na dálnici a sil. I. tříd	8
8.2.3.	SO 182 Přečhodné dopravní značení	8
8.2.4.	SO 190 Stálé dopravní značení	8
9.	Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření	8
10.	Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území, kulturní památky	9
a)	Dotčená ochranná pásma	9
b)	Podmínky pro zásah, způsob ochrany nebo úprav	12
c)	Vliv na stavebně technické řešení stavby	12
11.	Zásah stavby do území	12
a)	Bourací práce	12
b)	Rozsah zemních prací	12
c)	Ozelenění	12
d)	Zásah do ZPF, rekultivace	12
e)	Zásah do PUPFL	12
f)	Zásah do jiných pozemků	12
g)	Vyvolané změny staveb	13
12.	Nároky stavby na zdroje a její potřeby	13
13.	Vliv stavby a provozu na PK na zdraví a životní prostředí	13
a)	Ochrana krajiny a přírody	13
b)	Hluk	13
c)	Emise z dopravy	14
d)	Vliv znečištěných vod na vodní toky a zdroje	14
e)	Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a při užívání stavby	14
f)	Nakládání s odpady	14
14.	Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti	15
15.	Další požadavky	16
a)	Užitné vlastnosti stavby	16
b)	Bezbariérové užívání stavby	16
c)	Ochrana před škodlivými účinky vnějšího prostředí	16
d)	Splnění požadavků dotčených orgánů	16

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

1. Identifikační údaje

a) Označení stavby

Název stavby: II/237 N. Strašecí - Mšec, rekonstrukce – I. etapa

Místo stavby: Středočeský kraj
Mšec
k.ú. Mšec [700231], k.ú. Mšecké Žehrovice [700240]

Charakter stavby: rekonstrukce/souvislá údržba

Předmět stavby: - rekonstrukce vozovky silnice II/237, souvislá údržba
odvodnění

b) Stavebník

Objednatel: Středočeský kraj,
Zborovská 11, 150 21 Praha 5

c) Projektant

Generální projektant: Atelier PROMIKA s.r.o.
Muchova 9/223, 160 00 Praha 6
IČ: 26080273

Odpovědný projektant: Ing. Tomáš Roztočil
autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby,
ČKAIT – 0011745

Vypracoval: Ing. Jiří Ctibor

Stupeň PD: Projektová dokumentace pro stavební povolení/provádění
stavby dle „Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních
komunikací“ schválené MD-OI č.j. 101/07-0910-IPK/1 ze
dne 29.1.2007, v platném znění.

Datum zpracování: 05/2017

2. Základní údaje o stavbě

a) Stručný popis návrhu stavby

Celá dokumentace řeší rekonstrukci silnice II/237 v úseku km 14,299 – 21,481, tj. od Nové Strašecí až po Mšec, včetně průtahu až k sil. I/16. Vzhledem k rozdílným stupňům přípravy je akce rozdělena na 2 etapy.

I. **Etapa** řeší extravilánovou část silnice II/237 (stavební objekty 120.1, 120.3, 180, 182, a 190) **a je předmětem této dokumentace**

II. **Etapa** řeší intravilánovou část silnice II/237 + most ev.č. 237-009, vč. kanalizace ve Mšeci (stavební objekty 120.2, 121, 122, 201, 180, 182, 190, 301, 302, 421, 461 a 801) **a není předmětem této dokumentace**

I.Etapa:

Jedná se o rekonstrukci vozovky silnice II/237 v úseku km 14,298 – 19,360, vyjma úseku řešeného v samostatné dokumentaci – km 19,110 – 19,211, o celkové dl. 4 960 m. Navrhuje se rekonstrukce vozovkových vrstev (frézování, recyklace za studena a pokládka vrstev nových) a následná obnova vodorovného dopravního značení. Součástí je odstranění nánosů z nebezpečných krajnic a pročištění odvodňovacího zařízení, vč. propustků. U několika propustků bude vzhledem k jejich stavebně-technickému stavu provedena jejich výměna. Do stálého svislého dopravního značení se nezasahuje, bude provedena pouze případná úprava polohy značek, do vyhovující polohy z hlediska souslednosti a vzájemné vzdálenosti. Dále je provedena kontrola stavu/popř. výměna záchytného zabezpečovacího zařízení. V neposlední řadě pak výměna kolmých bet. čel u sjezdů na pozemky, za čela šikmá.

Součástí akce není oprava mostních objektů – řešeno samostatnou částí dokumentace ve stupních DÚR a DSP.

Stávající šířka zpevnění se rekonstrukcí/souvislou údržbou nemění.

Dochází k zesílení konstrukce vozovky a ke zvýšení nivelety o 50 mm.

Délka řešeného úseku je 4 960 m.

b) Předpokládaný průběh stavby

Rekonstrukce silnice II/237 v extravilánu bude prováděna po fázích. Úvodní úsek v kategorii S 11,5 s přídatnými odbočovacími pruhy, kde se pouze provádí výměna krytu vozovky, bude realizován s dopravním omezením po polovinách vozovky.

Navazující úsek s šířkou zpevnění 5,8 m až 6 m, kde bude prováděna i rekonstrukce podkladních vrstev vozovky bude realizována za úplné uzavírky.

Dokončení stavby (I. ETAPA) se předpokládá nejpozději do 4 měsíců od zahájení stavební činnosti.

c) Vazby na regulační plány, ÚP, ÚR

Vzhledem k charakteru stavby jako rekonstrukce stávající pozemní komunikace jsou vazby na regulační plány a ostatní územně plánovací dokumentace bezpředmětné. Rozhodnutí o umístění stavby pro tuto akci není požadováno.

d) Stručná charakteristika území stavby

Řešeným územím je pouze těleso silnice II/237 v úseku km 14,299 – 19,360, vyjma úseku řešeného v samostatné dokumentaci – km 19,110 – 19,211 provozního staničení. Začátek úpravy leží na okraji Nového Strašecí, konec úpravy na okraji Mšece. Stavba leží pouze v extravilánu, v území s nadmořskou výškou 400 – 450 m n.m. Bpv, silnice je v tomto úseku orientována ve směru S – J ve smyslu staničení.

Silnice II/237 v předmětném úseku je obousměrnou dvoupruhovou pozemní komunikací v extravilánové úpravě s neuzpevněnými krajnicemi. Šířka zpevnění je proměnná od 5,6 do 16,4 m. V řešeném úseku se nachází několik křižovatek, tři z nich mají přídatné odbočovací pruhy (s větvemi D6 a na Nové Strašecí). Ostatní křižovatky jsou stykové bez přídatných pruhů.

Odvodnění vozovky je zajištěno do silničních příkopů, vedoucích podél komunikace. V řešeném úseku se nachází několik silničních propustků.

Niveleta silnice má min. podélný sklon 0,30%, maximální 6,50%. Vozovka silnice má netuhou konstrukci s asfaltovým krytem.

Podle celostátního sčítání automobilové dopravy z roku 2016, jsou v předmětném úseku hodnoty 1,095 tis. (sčítací úsek 1-3000) všech vozidel v obou směrech za 24 hod, z čehož bylo 128 těžkých vozidel, TNV = 59. V současné době je na tuto silnici zakázán vjezd vozidel těžších než 15t mimo dopravní obsluhu.

e) Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí

Vzhledem k charakteru stavby jako rekonstrukce vozovky stávající komunikace nemá zvolené technické řešení stavby a jejího provozu negativní vliv na krajinu, zdraví a životní prostředí. Naopak po rekonstrukci vozovky dojde ke zvýšení bezpečnosti automobilové dopravy.

Není nutné vynětí ze ZPF ani PUPFL.

Vodní režim v dané oblasti není stavbou ovlivněn.

Pro zamezení zásahu do okolních pozemků bude obvod stavby řádně vytýčen a označen.

f) Celkový dopad stavby na dotčené území

Stavba zajišťuje především rekonstrukci vlastní vozovky komunikace a tím i zvýšení bezpečnosti automobilové dopravy a nemá žádný zásadní vliv na dosavadní využití území.

Vlastní rekonstrukce vozovky silnice probíhá na pozemcích uvedených v záborovém elaborátu, který je obsažen v části souvisící dokumentace.

Navrhovanými stavebními úpravami se dosavadní zařazení dotčených pozemních komunikací nemění a tyto úpravy nemají ani vliv na intenzity automobilové dopravy. Vzhledem k charakteru stavby nedojde po jejím dokončení k výrazným vzhledovým změnám oproti současnému stavu. Stavba nepředpokládá jakékoliv zásahy do stávajících mostů, do vedení stávajících inženýrských sítí ani návrh nových. Pro stavbu se nepočítá s žádnou potřebou demolice, vyjma vybourání části stávající vozovky.

Stavba neleží v ochranném pásmu dráhy.

Nejsou známy žádné vlivy na jiné stavby plánované v zájmovém území ani žádné stavby dotčené navrhovanou stavbou.

Nejsou navrženy žádné změny staveb dotčených touto stavbou.

Navrhované stavební úpravy se dotknou bodu základního výškového bodového pole. Jedná se o bod v km 14,966 vlevo Bh13-57.1, jež jsou součástí nivelačního pořadu Bh13 Slaný-Nové Strašecí. Bod je umístěn na betonovém čele stávajícího silničního propustku, které bude v rámci rekonstrukce odstraněno jakožto pevná překážka a nahrazeno šikmým odlážděným čelem. Poloha dotčeného bodu je v koordinační situaci vynesena informativně **podle souřadnicových údajů z ČÚZK a je nutné ji v terénu ověřit**, projektant nenese zodpovědnost za případnou situační odchylku této polohy vůči skutečnému umístění nivelačního bodu v terénu. Základní identifikační údaje jsou doloženy v dokladové části této PD. Odstranění tohoto bodu je

nutné předem oznámit na Zeměměřický úřad, který stanoví podmínky jeho přeložení, nebo rozhodne o zrušení. V případě že tak nebude učiněno, zahájí Zeměměřický úřad řízení o porušení pořádku na úseku zeměměřictví.

3. Přehled výchozích podkladů a průzkumů

- Smlouva o dílo na zpracování projektové dokumentace a autorský dozor,
 - zaměření současného stavu (polohopis a výškopis) v digitální podobě v souřadnicích JTSK a výškovém systému Bpv, včetně zákresu pozemkových hranic, zpracovatel: GEOnline, s.r.o., 02/2017
 - orientační zákres stávajících inženýrských sítí dle podkladů příslušných správců,
 - údaje o intenzitách z celostátního sčítání dopravy 2010,2016
 - diagnostický průzkum vozovky, zpracovatel: IMOS Brno a.s., 04/2017,
 - vlastní průzkum a fotodokumentace projektanta,
- závěry konzultací a připomínek z uskutečněných jednání v průběhu zpracování dokumentace, vyjádření dotčených orgánů státní správy a jednotlivých správců inženýrských sítí.

4. Členění stavby

Stavba je vzhledem ke svému charakteru členěna na stavební objekty podle objektových řad, obsaženy jsou pouze objekty pozemních komunikací. Způsob členění je v souladu s vyhl. MD ČR č. 146/2008 Sb., o obsahu a rozsahu projektové dokumentace staveb pozemních komunikací.

Seznam stavebních objektů I. etapy:

- 100 Objekty pozemních komunikací
 - SO 120 Silnice II/237 – extravilán (120.1 a 120.3)
 - SO 180 Přejídné dopravní značení na dálnici a sil. I. tříd
 - SO 182 Přejídné dopravní značení
 - SO 190 Stálé dopravní značení

Seznam stavebních objektů II. etapy (není součástí této části PD):

- 100 Objekty pozemních komunikací
 - SO 120 Silnice II/237 – extravilán (120.2)
 - SO 121 Silnice II/237 – průtah Mšec
 - SO 122 Propojení I/16 – II/237
 - SO 130 Chodníky podél komunikace
 - SO 180 Přejídné dopravní značení na dálnici a sil. I. tříd
 - SO 182 Přejídné dopravní značení
 - SO 190 Stálé dopravní značení
- 200 Mostní objekty
 - SO 201 Most ev. č. 237-009
- 300 Vodohospodářské objekty
 - SO 301 Dešťová kanalizace

SO 302 Dešťové svody**400 Elektro objekty**

SO 421 Přeložka kabelu nn ČEZ Distribuce

SO 461 Přeložka sdělovacího vedení CETIN

800 Objekty úpravy území

SO 801 Vegetační úpravy

Stavba neobsahuje žádné provozní soubory.

5. Podmínky realizace stavby**a) Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků**

Žádné jiné související stavby v území nejsou známy.

b) Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Doba trvání stavby (I. ETAPA) bude závislá především na dodavatelem zvoleném postupu prací (předpoklad do 4 měsíců).

Stavební práce předpokládané v rámci výstavby:

- pročištění příkopů a propustků
- úprava čel propustků pod sjezdy
- výměna nevyhovujících propustků
- frézování asfaltových vrstev vozovky
- odstranění nánosů z nezpevněných krajnic
- sanace vozovkových vrstev na okrajích vozovky v rozsahu dle diagnostického průzkumu vozovky
- recyklace podkladních vrstev vozovky za studena
- pokládka asfaltových konstrukčních vrstev vozovky včetně postřiků a obnova vodorovného dopravního značení v původním rozsahu
- osazení/výšková rektifikace silničních svodidel a směrových sloupků

Akce nevyžaduje žádnou nadstandardní koordinaci. Zařízení staveniště se předpokládá pouze velmi malého rozsahu s využitím mobilních objektů a bude řešeno v rámci vlastních pozemků stavby. Tato plocha bude sloužit i jako případná deponie pro materiál. Plochy pro větší skládky se neuvažují. Parkování mechanismů, bude-li potřebné, je v omezené míře možné na staveništi. Napojení stavebního pozemku na zdroje vody a elektrické energie není nutné.

c) Zajištění přístupu na stavbu

Přístup staveništní dopravy na stavbu bude veden z obou směrů silnice II/237. Uspořádání staveniště a obslužnost staveniště se bude v průběhu výstavby měnit a přizpůsobovat daným podmínkám a potřebám stavby.

d) Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy

Pro etapu, v níž bude rekonstruován úsek včetně podkladních vrstev vozovky, bude vyznačena objížďná trasa. Oficiální objížďná trasa bude značena pro veškerou dopravu po I/6 a I/16 přes Řevničov a to v obou směrech. Dopravní omezení po dobu

výstavby bude řešeno standardními schémata dle TP 66 viz SO 180 – Přechodné dopravní značení.

6. Přehled budoucích vlastníků (správců)

Přehled budoucích vlastníků jednotlivých stavebních objektů I. etapy:

SO 120 Silnice II/237 – extravilán	KSÚS
SO 180 Přechodné dopravní značení	zhotovitel stavby (dočasně)
SO 182 Přechodné dopravní značení	zhotovitel stavby (dočasně)
SO 190 Stálé dopravní značení	KSÚS

Stavební objekty stavby budou užívány jako pozemní komunikace v souladu se současným uspořádáním.

7. Předávání části stavby do užívání

Předpokládá se předání do užívání po etapách, tak jak budou dokončeny.

8. Souhrnný technický popis stavby

8.1. Souhrnný technický popis

Jedná se o rekonstrukci vozovky silnice II/237 v úseku km 14,299 – 19,360, vyjma úseku řešeného v samostatné dokumentaci – km 19,110 – 19,211, o celkové dl. 4 960 m. Součástí rekonstrukce je i pročištění odvodňovacího zařízení, revize bezpečnostního zařízení s případným doplněním a obnova vodorovného dopravního značení.

8.2. Technický popis jednotlivých stavebních objektů

8.2.1. SO 120 Silnice II/237 – extravilán

Stavební objekt je rozdělen dále na tyto podobjekty:

120.1 - km 14,299 – 19,360, bez úseku řešeného v samostatné dokumentaci – km 19,110 – 19,211 (SO 120.2) a úseků řešených v samostatném podobjektu SO 120.3, o celkové dl. 4 839,56 m – **je součástí této dokumentace**

120.2 - km 19,110 – 19,211, úsek s mostem, řešeno v samostatné dokumentaci, dl. 101 m – **není součástí této dokumentace (řešeno DÚR a pak DSP)**

120.3 - km 15,366 – 15,4057, km 15,884 – 15,941, km 18,73854 – 18,76228, úseky v dl. 39,7 m, 57 m a 23,74 m – **je součástí této dokumentace, řešeno souvislou údržbou**

Technologie rekonstrukce vozovky je dle diagnostiky vozovky odlišná pro jednotlivé úseky, což je dáno jejich rozdílným stářím.

- Úsek km 14,298 – cca 15,036, výměna krytu vozovky v tl. 100 mm se zvýšením nivelety o 10 mm.

Úsek 15,036 – 19,360, vyjma SO 120.2 - recyklace podkladních vrstev technologií recyklace za studena se zvýšením nivelety o 50 mm.

Součástí rekonstrukce vozovky bude provedeno i pročištění odvodňovacího zařízení, včetně výměny vybraných propustků.

V rámci tohoto stavebního objektu byly prověřeny i stávající silniční svodidla z hlediska nově kladených požadavků na stupeň zadržení, či minimální pracovní šířky, dle současně platných technických předpisů. Závěrem prověření je úprava rozsahu a typu svodidel na prvním úseku, zejména v okolí mostních podpěr pod dálnicí D6. Na druhém úseku nejsou dodatečná svodidla navrhována, neboť by bylo nutné je zřídit téměř v celé délce úseku (lesní úsek). Vzhledem k absenci nebezpečné krajnice, nelez tato svodidla nikam kotvit. Domníváme se, že toto řešení je vzhledem k dopravnímu významu a dopravní zátěži dané komunikace přijatelné.

8.2.2. SO 180 Přechodné dopravní značení na dálnici a sil. I. tříd

Předmětem tohoto stavebního objektu je řešení přechodného dopravního značení v průběhu výstavby na dálnici a silnicích I. tříd.

Jedná se tedy o návrh a vyznačení objízdné trasy.

8.2.3. SO 182 Přechodné dopravní značení

Předmětem tohoto stavebního objektu je řešení přechodného dopravního značení v průběhu výstavby na silnicích II. a nižších tříd.

Přednostně budou využita standardní schémata pro pracovní místa dle TP 66.

8.2.4. SO 190 Stálé dopravní značení

Předmětem tohoto stavebního objektu je obnova vodorovného dopravního značení, která vychází ze stávajícího stavu, pouze s přihlédnutím k současně platným technickým předpisům. Jedná se zejména o šířky jízdních pruhů, které budou vyznačeny dle současných technických předpisů.

Minimální šířka průběžného jízdního pruhu v křižovatce je 3,25 m (v souladu s ČSN 736102), šířka odbočovacích pruhů je pak 3,00 m (v souladu s ČSN 736102).

V úseku s šířkou zpevnění 6 m a méně, budou nově vyznačeny vodící čáry č. V4, šířky 0,125 m.

V úseku, kde je min. šířka vozovky 6 m, bude nově vyznačena střední dělicí čára, typu dle prověřených rozhledů pro předjíždění, resp. pro zastavení.

Veškeré dopravní značení bude provedeno jako dvoufázové z materiálů barva/plast v nehluchém provedení.

9. Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření

Základním podkladem pro rekonstrukci vozovky byl diagnostický průzkum vozovky, který podle zjištěných parametrů vozovky a jejího podloží navrhuje způsob opravy. Tento návrh byl v PD respektován a dále upřesněn na základě konzultací s objednatelem.

Území stavby bylo geodeticky zaměřeno, zakreslen průběh stávajících inženýrských sítí a projektant provedl podrobnou rekognoskaci celého úseku stavby se zaměřením na stav předmětné komunikace, zejména systému odvodnění.

10. Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území, kulturní památky

a) Dotčená ochranná pásma

Stavba vzhledem ke svému charakteru nemá žádný negativní vliv na dotčená ochranná pásma. Nachází se v těchto ochranných pásmech:

Silniční ochranná pásma dle zákona č. 13/1997 Sb.

K ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy a provozu na nich **mimo souvisle zastavěné území obcí** slouží silniční ochranná pásma. Silniční ochranné pásmo pro nově budovanou nebo rekonstruovanou dálnici, silnici a místní komunikaci I. nebo II. třídy vzniká na základě rozhodnutí o umístění stavby. Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti

- dálnice, rychlostní silnice, rychlostní místní komunikace 100 m (od osy přilehlého jízdního pásu)
- silnice I. tř. - 50 m od osy vozovky nebo osy přilehlého jízdního pásu
- silnice II. a III. tř. a MK II. tř. - 15 m od osy vozovky nebo osy přilehlého jízdního pásu

Stavba musí respektovat případně dotčená ochranná pásma vedení inženýrských sítí dle následujícího výčtu:

Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok

Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok jsou určena zákonem č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích) v § 23.

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

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

Ochranná pásma zařízení elektrizační soustavy

Ochranná pásma zařízení elektrizační soustavy jsou určena zákonem č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), v § 46.

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 | |
| pro vodiče bez izolace | 7 m, |
| pro vodiče s izolací základní | 2 m, |
| pro závěsná kabelová vedení | 1 m, |
| b) u napětí nad 35 kV a do 110 kV včetně | |
| pro vodiče bez izolace | 12 m, |
| pro vodiče s izolací základní | 5 m, |
| c) u napětí nad 110 kV a do 220 kV včetně | 15 m, |
| d) u napětí nad 220 kV a 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 podzemního vedení elektrizační soustavy do napětí 110 kV včetně a vedení řídicí a zabezpečovací techniky činí 1 m po obou stranách krajního kabelu; u podzemního vedení nad 110 kV činí 3 m po obou stranách krajního kabelu.

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

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

Ochranné pásmo výroby elektřiny je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti 20 m kolmo na oplocení nebo od vnějšího líce obvodového pláště výroby elektřiny.

Ochranná pásma telekomunikačních vedení

Ochranná pásma telekomunikačních vedení jsou určena zákonem č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o elektronických komunikacích) v § 102, § 103.

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. Přitom musí být šetřeno práv vlastníků nemovitostí nacházejících se v ochranném pásmu nadzemního komunikačního vedení.

Ochranné pásmo rádiového zařízení a rádiového směrového spoje vzniká dnem nabytí právní moci rozhodnutí vydaného podle zvláštního právního předpisu (§ 32 odst. 1 písm. c) zákona č. 183/2006 Sb. vč. pozdějších změn a doplnění). Parametry těchto ochranných pásem, rozsah omezení a podmínky ochrany stanoví na návrh vlastníka těchto zařízení a spojů příslušný stavební úřad v tomto rozhodnutí. Přitom musí být šetřeno práv vlastníků nemovitostí nacházejících se v ochranném pásmu rádiového zařízení a rádiového směrového spoje.

Ochranná a bezpečnostní pásma plynárenských zařízení

Ochranná pásma plynárenských zařízení jsou určena zákonem č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), v § 68.

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

- a) u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek, jimiž se rozvádí plyn v zastavěném území obce, 1 m na obě strany od půdorysu,
- b) u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek 4 m na obě strany od půdorysu,

c) u technologických objektů 4 m od půdorysu.

Bezpečnostní pásma plynárenských zařízení jsou určena zákonem č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), v § 69 a příloze k zákonu.

Bezpečnostním pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti od půdorysu plynového zařízení měřeno kolmo na jeho obrys.

- Podzemní zásobníky (od oplocení) mimo samostatně umístěných sond 250 m
- Tlakové zásobníky zkapalněných plynů do vnitřního obsahu

nad 5 m ³ do 20 m ³	20 m
nad 20 m ³ do 100 m ³	40 m
nad 100 m ³ do 250 m ³	60 m
nad 250 m ³ do 500 m ³	100 m
nad 500 m ³ do 1000 m ³	150 m
nad 1000 m ³ do 3000 m ³	200 m
nad 3000 m ³	300 m
- Plynojemy

do 100 m ³	30 m
nad 100 m ³	50 m
Plínný plynů (od technologie)	100 m
Zkapalňovací stanice stlačených plynů	100 m
Odpařovací stanice zkapalněných plynů	100 m
Kompresorové stanice (od technologie)	200 m
Regulační stanice vysokotlaké do tlaku 40 barů včetně	10 m
Regulační stanice s tlakem nad 40 barů	20 m
- Vysokotlaké plynovody a plynovodní přípojky do tlaku 40 barů včetně

do DN 100 včetně	10 m
nad DN 100 do DN 300 včetně	20 m
nad DN 300 do DN 500 včetně	30 m
nad DN 500 do DN 700 včetně	45 m
nad DN 700	65 m
- Vysokotlaké plynovody a plynovodní přípojky s tlakem nad 40 barů

do DN 100 včetně	80 m
nad DN 100 do DN 500 včetně	120 m
nad DN 500	160 m
- Soudy podzemního zásobníku plynu od jejich ústí

s tlakem do 100 barů	80 m
s tlakem nad 100 barů	150 m

Zvolené technické řešení stavby a jejího provozu nemá zásadní vliv na krajinu, zdraví a životní prostředí. Z hlediska ochrany přírody se stavba nachází v přírodním parku Džbán (identif. 209), stavba mostu se navíc nachází na území územního systému ekologické stability (ÚSES), konkrétně RBK V Bahnách - Loděnice (dle ZÚR SK).

Stavba se nedostává do blízkosti významných krajinných prvků (VKP) a není žádným způsobem dotčen ani systém Natura 2000.

Stavba se nenachází v zátopovém území.

b) Podmínky pro zásah, způsob ochrany nebo úprav

Je nutné, aby před zahájením stavebních prací bylo provedeno řádné polohové a výškové vytyčení podzemních vedení inženýrských sítí jejich správci se zákresem do projektové dokumentace. Případně je třeba předat písemný doklad o neexistenci vedení a učinit o tom zápis do stavebního deníku. Stávající zařízení správců sítí musí být během stavební činnosti chráněna před poškozením, v případě poškození stavbou musí být za účasti správce opravena.

Případná kabelová vedení, která budou dodatečně zjištěna a budou v kolizi s navrhovanými úpravami budou odkryta a podle podmínek příslušných správců v rámci možností ochráněna nebo přeložena. Pokud bude nutné provést úpravy nebo doplnění sítí, před pokládkou konstrukčních vrstev vozovky a ploch musí být položeny veškeré chráničky, což musí být příslušnými správci zkontrolováno.

Vytyčení inženýrských sítí musí zůstat během stavby neporušeno. Pracovníci dodavatele musí být prokazatelně seznámeni s polohou vedení a zákazem používat v jeho blízkosti mechanizační prostředky (min. 1,5 m po každé straně, u dálkových kabelů 3 m). Správci sítí musí být vyrozuměni nejméně 15 dní před zahájením stavebních prací. Pokud se ve výkopišti vyskytnou nepoužívané kabely, nelze tyto zrušit bez předchozího souhlasu jejich správce a přesného označení o jaké kabely se jedná.

c) Vliv na stavebně technické řešení stavby

Dotčená ochranná pásma nemají žádný zásadní vliv na stavebně technické řešení stavby.

11. Zásah stavby do území**a) Bourací práce**

Pro stavbu se nepočítá s žádnou potřebou demolic, vyjma frézování asfaltových vrstev.

b) Rozsah zemních prací

V rámci rekonstrukce vozovky nedochází ke změně trasy ani šířky vozovky, proto zde nebudou žádné výrazné zemní práce.

V rámci zemních prací bude prováděna sanace podloží vozovky v okrajových částech zpevnění cca na 1/2 polovině délky trasy. Předpokládá se tedy odvoz cca 5 000 m³ nevhodné zeminy a nahrazení z části zeminou vhodnou a z části vozovkovými vrstvami.

c) Ozelenění

Navrhuje se ozelenění v místech měněných propustků a v místech sanace okrajů vozovky.

d) Zásah do ZPF, rekultivace

Stavba nevyžaduje vynětí žádných pozemků ze ZPF.

e) Zásah do PUPFL

Stavba nijak nezasahuje do PUPFL.

f) Zásah do jiných pozemků

Podrobná informace o pozemcích je předmětem Záborového elaborátu, který je v části Souvisící dokumentace.

Realizace stavby bude probíhat na stávajícím tělese silnice II/237, zpevněná vozovka se nebude rozšiřovat. Vlastní rekonstrukce vozovky silnice i úpravy krajnic a čištění odvodňovacích zařízení probíhají na pozemcích ve vlastnictví investora – Středočeský kraj, popř. obecních (Nové Strašecí, Mšecké Žehrovice, Mšec) a také na pozemcích v majetku České Republiky, které spravuje ŘSD. Ve všech případech se tedy jedná o dočasný zábor do 1 roku.

g) Vyvolané změny staveb

Stavba nevyvolává nutnost žádných změn stávající dopravní a technické infrastruktury. Stavba nepředpokládá jakékoliv zásahy do stávajících mostů. V rámci projektové dokumentace bylo v zájmovém území provedeno ověření stávajících vedení inženýrských sítí. Vzhledem k charakteru stavby (souvislá údržba silnice bez výraznějšího zásahu do směrového a výškového vedení trasy) nedojde k přeložkám/úpravám inženýrských sítí v zájmovém území.

Nenavrhuje se ani žádný zásah do vodních toků.

12. Nároky stavby na zdroje a její potřeby

Stavba nemá žádné zvláštní nároky na zdroje. K jejímu provozování není potřeba napojení na silová ani sdělovací vedení a zařízení, vodovod nebo plyn. Napojení na dopravní infrastrukturu se nemění. Užíváním stavby nevznikají žádné odpady.

13. Vliv stavby a provozu na PK na zdraví a životní prostředí

a) Ochrana krajiny a přírody

Zvolené technické řešení stavby a jejího provozu nemá zásadní vliv na krajinu, zdraví a životní prostředí. Z hlediska ochrany přírody se stavba nachází v přírodním parku Džbán (identif. 209), stavba mostu se navíc nachází na území územního systému ekologické stability (ÚSES), konkrétně RBK V Bahnách - Loděnice (dle ZÚR SK).

Stavba se nedostává do blízkosti významných krajinných prvků (VKP) a není žádným způsobem dotčen ani systém Natura 2000.

b) Hluk

Provedené stavební úpravy nebudou mít žádný vliv na intenzity automobilové dopravy. V rámci stavby se tak nenavrhují žádná protihluková opatření.

V blízkosti zástavby je nutné během výstavby dodržovat ohleduplnost vůči obyvatelům, v maximální možné míře omezit hluk a prašnost. Při provádění stavebních prací nebude v chráněném venkovním prostoru a v chráněném venkovním prostoru staveb překročen hygienický limit akustického tlaku $L_{Aeq,T} 60 \text{ dB(A)}$ v době od 7 do 21 hodin. Tento požadavek vyplývá z ustanovení nařízení vlády č. 502/2000 Sb., O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění nařízení vlády č. 88/2004 Sb. Nejhluchnější práce budou prováděny v době od 8 do 17 hodin s přestávkou. Doba provozu hlučných strojů bude minimalizována, stojící nákladní vozy budou mít vypnuté motory, při provádění nejhluchnějších prací nebude používána jiná hlučná technika. Stacionární zdroje budou podle možností umístěny co nejdále od obytné zástavby, kompresory budou opatřeny protihlukovým krytem.

c) Emise z dopravy

Stavba nebude mít žádný významný vliv na emisní zátěž v bezprostředním okolí dotčených pozemních komunikací.

Kompenzační opatření nejsou vzhledem k výše uvedeným skutečnostem navrhována.

d) Vliv znečištěných vod na vodní toky a zdroje

Vodní režim v dané oblasti není stavbou významně ovlivněn. Rekonstrukcí silnice se nemění podmínky provozu na komunikaci ani se nemění způsob odvádění dešťových vod. Veškerá voda ze silnice je v souladu se současným režimem odvedena do silničních příkopů. Rekonstrukce vozovky nezasahuje pod hladinu podzemní vody a nedojde tedy k jejímu ohrožení. V rámci stavby nebudou prováděny žádné zářezy pro komunikaci.

e) Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a při užívání stavby

Zadavatel stavby je povinen respektovat ustanovení zákona č. 309/2006 Sb. a nařízení vlády č. 591/2006 Sb., která zadavateli stavby ukládají zřídit funkci koordinátora a zpracovat plán, pokud jsou naplněna ustanovení tohoto zákona a nařízení vlády.

Bezpečnost práce při provádění stavebních prací zajistí zhotovitel ve smyslu platných předpisů v ČR. Zejména bude nutno dbát nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích a zákona 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). Zvýšenou pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti podzemních vedení. Jejich poloha musí být jejich správci předem vytyčena a po dobu stavby udržována. S jejich polohou musí být pracovníci dodavatele prokazatelně seznámeni. Práce v jejich blízkosti je nutno provádět za odborného dozoru příslušné organizace, bez použití mechanismů a za dodržení dalších podmínek správce. Dále je nutná zvýšená pozornost při pracích v blízkosti nadzemních vedení, zejména při použití mechanismů ve výškách větších 3 m. Je nutno zajistit bezpečnost pracovníků při souběžném provádění prací. Pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s nebezpečím, dodavatelské organizace musí uzavřít vzájemné dohody. Je třeba zamezit přístupu veřejnosti na staveniště, otevřené výkopy chránit zábradlím a v noci výstražným světlem.

Během provozu – při užívání stavby - je nutno dodržovat především ustanovení zákona o provozu na pozemních komunikacích a o technické způsobilosti vozidel.

f) Nakládání s odpady

Původcem odpadů budou firmy, které budou provádět přípravu území a vlastní výstavbu. Tyto firmy pak mají povinnost nakládat s jednotlivými odpady (které jejich činností vzniknou) v souladu se zákonem č. 185/2001 a souvisejícími vyhláškami a předpisy, především s vyhláškou č. 383/2001 o podrobnostech nakládání s odpady, vyhláškou č. 93/2016 (katalog odpadů) a vyhláškou č. 376/2001 Sb. o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů, č. 93/2016 Sb., Katalog odpadů, ve znění pozdějších předpisů, č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, ve znění pozdějších předpisů a č. 94/2016 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů v platných zněních.

Pro materiálové využití výkopových zemin, které se stanou odpadem, je nutno postupovat dle vyhlášky č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, ve znění pozdějších předpisů, především ustanovení § 12 a následujících a přílohy č. 10 a 11 této vyhlášky.

Ve všech případech využívání odpadů musí být dodržena povinnost §12 odst. 2 a §14 odst. 1 a 2 zákona o odpadech. To znamená, že odpady smějí být využívány pouze:

- v zařízeních, která jsou k využívání odpadů podle zákona určena, tj. k jejichž provozování byl vydán souhlas k provozu zařízení a s jeho provozním řádem příslušným krajským úřadem
- v zařízeních, která nejsou k využívání odpadů podle zákona určena, ale v nichž je přesto možné v souladu s §14 odst. 2 zákona o odpadech využívat odpady, které splňují požadavky stanovené pro vstupní suroviny. Není požadován souhlas k provozování těchto zařízení, ale musí být prokázána shoda odpadu se vstupní surovinou.

Ocelové konstrukce (stožáry světelné signalizace nebo plynovodní potrubí) a kabeláž jsou majetkem správce zařízení. Ten rozhodne, zda tyto konstrukce uschová ve svém skladovém zařízení pro další využití nebo zda je odevzdá do výkupu sběrných surovin.

Do stavby nebudou zabudovány žádné nebezpečné látky, nebo materiály a tyto látky, či materiály nebudou vznikat ani vlastním provozem stavby.

V případě pochybností, zda movitá věc je či není odpadem, rozhoduje na návrh vlastníka movité věci či správního orgánu, který provádí řízení, v němž se tato otázka vyskytla, příslušný krajský úřad, a to na návrh vlastníka této movité věci nebo správního orgánu, který provádí řízení, v němž se otázka naskytla, nebo který rozhodnutí o této otázce potřebuje ke své další činnosti.

14. Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti

Navržené technické řešení je v souladu s českými i evropskými technickými normami, s technickými kvalitativními podmínkami (TKP) a technickými podmínkami (TP) staveb pozemních komunikací. Návrh stavby je v souladu s vyhláškou 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích i s vyhláškou 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby a dále je v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Stavba musí být navržena a provedena tak, aby byla při respektování hospodárnosti vhodná pro zamýšlené využití, a aby současně splnila základní požadavky, kterými jsou:

- mechanická odolnost a stabilita,
- požární bezpečnost,
- ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí,
- ochrana proti hluku,
- bezpečnost při užívání,
- úspora energie a ochrana tepla.

Staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit přísunovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby se stavba mohla řádně a bezpečně provádět. Nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí, zvláště hlukem, prachem apod., k ohrožování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, zejména se zřetelem na osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, dále k znečišťování pozemních

komunikací, ovzduší a vod, k omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení a požárními zařízeními.

Stavby nebo jejich části se musí odstraňovat (bourat, demontovat, popřípadě přemísťovat) tak, aby v průběhu prací nedošlo k ohrožení bezpečnosti, života a zdraví osob, ke vzniku požáru a k nekontrolovatelnému porušení stability stavby nebo její části. Při odstraňování staveb nebo jejich částí nesmí být ohrožena stabilita jiných staveb ani provozuschopnost sítí technického vybavení v dosahu stavby.

Bezpečnost účastníků silničního provozu z hlediska technického řešení jednotlivých objektů je dána dodržením platných norem a technických předpisů – směrové, výškové a šířkové parametry rekonstruovaných komunikací se nemění. Zvýšení bezpečnosti silničního provozu lze očekávat odstraněním nerovností a poruch na vozovce a pokládkou nové obrusné vrstvy.

Bezpečnost účastníků bude zajištěna dodržením požadovaných technologických postupů při výstavbě (rovinatost vozovky, protismykové vlastnosti vozovky apod.).

V neposlední řadě bude bezpečnost účastníků provozu podmíněna dodržováním zákonů, vyhlášek a předpisů platných pro každého uživatele pozemních komunikací.

Vzhledem k charakteru objektu jako liniové dopravní stavby nevzniká požární riziko a není proto třeba zvláštních opatření z hlediska požární ochrany. Z hlediska zabezpečení požární ochrany během stavby je nezbytné zajistit následující opatření:

- stavební činností nedojde zasypaní ani poškození požárních hydrantů,
 - v průběhu prací bude zajištěna možnost průjezdu hasičských vozidel,
- pokud by mělo případně dojít k omezení průjezdu vozidel, je nutné tuto skutečnost nahlásit nejméně 14 dní předem na příslušnou hasičskou záchrannou stanici.

15. Další požadavky

a) Užité vlastnosti stavby

Navržené technické řešení je v souladu s českými i evropskými technickými normami, s technickými kvalitativními podmínkami (TKP) a technickými podmínkami (TP) staveb pozemních komunikací. Návrh stavby je v souladu s vyhláškou 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích i s vyhláškou 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby a dále je v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

b) Bezbariérové užívání stavby

Úpravy dopravního řešení musí doprovázet příslušné prvky bezbariérového užívání ve smyslu požadavků vyhlášky MMR ČR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a ve smyslu příslušných ustanovení ČSN 73 6110 Navrhování místních komunikací (Únor 2010). Vzhledem k charakteru prací rekonstrukce vozovkového souvrství se však aplikace těchto požadavků neřeší.

c) Ochrana před škodlivými účinky vnějšího prostředí

Žádná opatření nejsou vzhledem k charakteru stavby a okolního prostředí navržena.

Lokalita se nenachází v záplavovém území.

d) Splnění požadavků dotčených orgánů

Jedná se o dokumentaci k projednání s DOSS, případné požadavky DOSS budou následně řešeny.