Souřadnicový systém: S-JTSK
Výškový systém: Bpv

KSÚS Středočeského kraje, p.o, Zborovská 11, 150 21 Praha 5, E-mail: podatelna@ksus.cz

Investor:

Krajská správa a údržba silnic
Středočeského kraje, příspěvková organizace

Číslo zakázky: 17 241 00		HIP:	Ing. Martin HAVLÍK
		602619782, mha@pontex.cz	
Schválil:	Ing. Václav HVÍZDAL	Zodp. projektant:	Ing. Martin HAVLÍK
		602619782, mha@pontex.cz	
Tech. kontrola:	Ing. Martin KUDRNÁČ	Vypracoval:	Ing. Martin HAVLÍK
602256144, mku@pontex.cz		602619782, mha@pontex.cz	

PONTEX S.R.O.
Praha 4, Bezová 1658, 147 14
tel: +420 244462219 fax: +420 244461038
e-mail: pontex@pontex.cz

Objednatel: KSÚS STŘEDOČESKÉHO KRAJE, p.o.	Obec: NOVÉ STRAŠECÍ	Kraj: STŘEDOČESKÝ	
Akce: II/237 NOVÉ STRAŠECÍ, OPRAVA MOSTU EV.Č. 237-007 NAD TRATÍ ČD		Datum: 06/2018	Stupeň: PDPS
Část: A – SOUHRNNÉ ŘEŠENÍ STAVBY		Souprava:	Č. přílohy: A.1
Příloha: PRŮVODNÍ ZPRÁVA			

Obsah

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE 2
1.1. Označení stavby 2
1.2. Objednatel dokumentace 2
1.3. Projektant (zhotovitel projektu) 2
2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ 3
2.1. Stručný popis stavby 3
2.2. Předpokládaný průběh stavby 3
2.3. Vazby na regulační plány, územní plán, na územní rozhodnutí 3
2.4. Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití 3
2.5. Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životního prostředí 3
2.6. Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření 3
3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ 4
4. ČLENĚNÍ STAVBY 4
5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY 4
5.1.Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků 4
5.2. Uvažovaný průběh výstavby a zajištění plynulosti a koordinovanosti 4
5.3. Zajištění přístupu na stavbu 5
5.4 Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy 5
6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ) 5
7. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ 5
7.1. Možnosti postupného předávání části stavby do užívání 5
7.2. Zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby 5
8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY 5
8.1. Pozemní komunikace 5
SO 101 – Oprava silnice II/237 5
SO 181 – Dopravně-inženýrská opatření 6
SO 191 – Dopravní značení 6
8.2. Mostní objekty 6
SO 201 – Oprava mostu ev.č. 237-007 6
8.3. Odvodnění pozemní komunikace 7
8.4. Tunely, podzemní stavby a galerie 8
8.5. Obslužná zařízení 8
8.6. Vybavení a příslušenství pozemních komunikací 8
SO 441 – Veřejné osvětlení - přeložka 8
8.7. Začlenění stavby do území a širší vztahy 8
9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ 8
10. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY 9
11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ 12
11.1 Bourací práce 12
11.2 Kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada 12
11.3 Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu 12
11.4 Ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch. 12
11.5 Zásah do zemědělského půdního fondu a případná rekultivace 12
11.6 Zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa 12
11.7 Zásah do jiných pozemků, vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků 13
11.8 Monitoring stávajících zdrojů podzemních vod 13
12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY 13
13. VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ 13
Bezpečnost při výstavbě 13
Nakládání s odpady 14
14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE A UŽITNÉ VLASTNOSTI 14

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1. Označení stavby

Název stavby:	II/237 Nové Strašecí, oprava mostu ev.č. 237-007 nad tratí ČD
Kraj:	Středočeský
Okres:	Rakovník
Obec:	Nové Strašecí, Ruda
Katastrální území:	Nové Strašecí, Ruda u Nového Strašecí
Druh stavby:	oprava
Stupeň projektu:	PDPS

1.2. Objednatel dokumentace

Název objednatele:	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o.
Sídlo objednatele:	Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5 - Smíchov

1.3. Projektant (zhotovitel projektu)

Název projektanta:	PONTEX spol. s r.o.
Adresa projektanta:	Bezová 1658, Praha 4
IČO:	40763439
Hlavní inž. projektu:	Ing. Martin Havlík, autorizovaný inž. pro mosty a inž. konstrukce

Zpracovatelský tým:

silniční objekty	Ing. Pavel Hrdina, autorizovaný inž. pro dopravní stavby
	Ing. Martin Neudert, Ing. Petr Kunc
mostní objekt	Ing. Martin Havlík, Pavel Vodička
objekty elektro	Ing. Jan Polívka
geodetické zaměření	Jiří Příhoda - geodet
záborový elaborát	Ing. Iva Bolehovská, úředně oprávněný zeměměřický inženýr

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

2.1. Stručný popis stavby

Základní charakteristiky:

Druh stavby – liniová, dopravní, oprava.

Zpracování dokumentace vychází ze zadávacích podmínek zadavatele – technická specifikace ze 7.6.2017, kde je vyznačen rozsah opravy.

Délka opravovaného úseku silnice II/237 je 2,561 km (km 11,605 – 14,256). Podstatnou součástí stavby je oprava mostu ev.č. 237-007 přes železniční trať.

Členění stavebních objektů a jejich popis je součástí kapitoly 4.

2.2. Předpokládaný průběh stavby

- zahájení: předpoklad 03/2019
- dokončení stavby: předpoklad 08/2019

2.3. Vazby na regulační plány, územní plán, na územní rozhodnutí

Předmětem opravy je frekventovaná komunikaci II. třídy č. 237 spojující město Rakovník s dálnicí D6. Jedná se opravu stávající silnice bez směrových a šířkových úprav.

2.4. Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití

Řešený úsek silnice se nachází v extravilánu mezi obcí Ruda a městem Nové Strašecí. Komunikace je v nevyhovujícím stavu, přičemž převádí silnou jak osobní a autobusovou, tak i těžkou nákladní dopravu. Povrch komunikace vykazuje plošné deformace, hloubkové koroze, síťové, mozaikové, příčné a podélné trhliny, dochází k vytváření velkého množství výtluků.

Stav mostu přes železniční trať je hodnocen stavební stavem V – špatný.

Charakteristika území a jeho využití se opravou nijak nezmění.

2.5. Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životního prostředí

Opravou se zlepší technické parametry komunikace. Sníží se hlukové zatížení okolí i množství exhalací vlivem plynulejšího provozu.

2.6. Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření

Jedná se o opravu stávající komunikace ve stávajícím směrovém i šířkovém uspořádání, takže využití území se nezmění.

3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

Výchozím podkladem pro stavbu je technická specifikace zadavatele.

Pro opravu mostu jsou výchozím podkladem údaje z BMS, tj. mostní list a provedené prohlídky mostu.

Výchozím podkladem je geodetické zaměření předmětného úseku a mostu, zpracované v rámci projektu. Dále je v rámci projektu prováděn průzkum inženýrských sítí a diagnostický průzkum vozovky.

4. ČLENĚNÍ STAVBY

Celá stavby je rozdělena na stavební objekty:

SO řady 100

SO 101 Oprava silnice II/237
SO 181 Dopravně-inženýrská opatření
SO 191 Dopravní značení

SO řady 200

SO 201 Oprava mostu ev.č. 237-007

SO řady 400

SO 441 Veřejné osvětlení - přeložka

5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

5.1.Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

V době zpracování DSP nejsou projektantovi známy vazby na stavby jiných stavebníků. Opravou mostu je vyvolána přeložka vedení NN, které prochází přes most. Tato přeložka je řešena jako samostatná akce, kterou zajišťuje majitel vedení – ČEZ Distribuce, a.s. Vedení NN bude přeloženo mimo most.

5.2. Uvažovaný průběh výstavby a zajištění plynulosti a koordinovanosti

Stavba proběhne za omezeného provozu na komunikaci. Provoz bude po úsecích stažen do 1 jízdního pruhu a řízen světelnou signalizací.

Kácení stromů se nepředpokládá. Součástí stavby bude pouze nezbytná úprava dotčeného terénu v bezprostředním sousedství stavby. Terén bude upraven do původního stavu. Týká se to zejména bezprostředního okolí opravovaného mostu.

5.3. Zajištění přístupu na stavbu

Přístup na staveniště bude zajištěn po stávající komunikaci, na které bude stavba probíhat.

5.4 Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy

Stavba proběhne za omezeného provozu na komunikaci. Provoz bude po úsecích stažen do 1 jízdního pruhu a řízen světelnou signalizací.

Výluky a omezení železniční dopravy jsou řešeny v technické zprávě SO 201.

6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)

Vysvětlivky:
StčK - Středočeský kraj
KSÚS StčK – Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje
SŽDC – Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TSNS – Technické služby Nové Strašecí, s.r.o.
ČEZ – ČEZ Distribuce, a.s.

Název SO	Vlastník	Správce
SO 101 – Oprava silnice II/237	StčK	KSÚS StčK
SO 181 – Dopravně-inženýrská opatření	StčK	KSÚS StčK
SO 191 – Dopravní značení	StčK	KSÚS StčK
SO 201 – Oprava mostu ev.č. 237-007	StčK	KSÚS StčK
SO 441 – Veřejné osvětlení – přeložka	TSNS	TSNS

7. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

7.1. Možnosti postupného předávání části stavby do užívání

Stavba bude prováděna po úsecích a po polovinách komunikace. Jednotlivé části budou předávány do provozu postupně. Po polovinách proběhne i oprava mostu.

7.2. Zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby

Zprovoznění poloviny opravované komunikace je podmínkou pro opravu druhé poloviny. S ohledem na délku opravy je nutné provádět opravu v podélném směru po úsecích.

8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

8.1. Pozemní komunikace

SO 101 – Oprava silnice II/237

Obsahem stavebního objektu SO 101 je rekonstrukce silnice II/237 v délce 2646m.

Hlavní trasa je dvoupruhová se základní šířkou jízdního pruhu 3,5m. Jízdní pruhy jsou lemovány vodící proužky š. 0,25m. Základní návrhová kategorie silnice je S 9,5. Rozšíření jízdních pruhů je navrženo dle ČSN 73 6101. V km 1,180 – 2,430 je vpravo přídatný pruh.

V celé šířce proběhne frézování vozovky v tl. 0,15m.
Konstrukce vozovky bude provedena v následujícím skladbě:

Asf. beton pro obrusné vrstvy [1)]	ACO 11S	40 mm	ČSN 73 6121
Postřik spojovací [4)]	PS-CP	0,35kg/m^2	ČSN 73 6129
Asf. beton pro ložní vrstvy [2)]	ACL 16S	60 mm	ČSN 73 6121
Postřik spojovací [4)]	PS-CP	0,35kg/m^2	ČSN 73 6129
Asf. beton pro podkladní vrstvy [3)]	ACP 16S	60-80 mm	ČSN 73 6121
Postřik spojovací [4)]	PS-CP	0,6kg/m^2	ČSN 73 6129
Konstrukční vrstvy celkem:		min. 160-180 mm	

Od km 1,095 je ještě doplněna o úpravu podkladních vrstev:

Rec. směs za studena	RS 0/45 C	200mm	TP 208

Niveleta kopíruje současný povrch silnice a zesiluje konstrukci vozovky o 1,0 cm. Napojení v ZÚ a KÚ bude provedeno plynule na stávající vozovku.

Odvodnění povrchu vozovky je zajištěno příčným a podélným sklonem. Stávající systém odvodnění zůstane zachován. Dojde k pročištění příkopů – odstranění drnové vrstvy, znovu vyspárování stávajícího rigolu apod.

SO 181 – Dopravně-inženýrská opatření

Realizace stavby se předpokládá po polovinách vozovky. Jednotlivé etapy opravy komunikace budou korespondovat s etapami výstavby na mostě ev. č. 237-007 (SO201). Dopravní značení bude rozmístěno dle TP66 - Zásady pro označování pracovních míst na PK, dle schématu C/5 Zásady pro označování pracovních míst na PK.

Oprava silnice bude koordinována s opravou mostu.

SO 191 – Dopravní značení

Obsahem stavebního objektu SO 191 je obnova a doplnění dopravního značení. Stávající svislé dopravní značky budou vyměněny za nové dopravní značky.

Po dokončení pokládky vozovky bude provedeno nové vodorovné dopravní značení. Vodící čára V4 bude zhotovena v šířce 0,25m.

8.2. Mostní objekty

SO 201 – Oprava mostu ev.č. 237-007

Základní údaje o mostě:

Charakteristika mostu:	Trvalý silniční most o třech spojitých polích, ocelo-betonová spřažená konstrukce. Opěry a pilíře jsou betonové, plošně založené.
Délka mostu:	86,50 m

Délka přemostění (světlost):	49,80 m	
Délka nosné konstrukce:	52,65 m	
Šířka mostu:	stávající:	19,60 m
	nový:	19,90 m
Šířka nosné konstrukce:	19,30 m	
Šířka mostu mezi zábradlími:	stávající:	18,90 m
	nový:	19,10 m
Chodníky:	stávající:	2,20 m
	nový:	2,15 m
Plocha mostu:	stávající:	19,60 x 52.65 = 1031,9 m^2
	nový:	19,90 x 52,65 = 1047,7 m^2
Plocha vozovky:	13,85 x 52,65 = 729,2 m^2	
Šikmost mostu:	100^g	
Světlá výška pod mostem:	7,10 m	
Stavební výška:	stávající:	2,48 m
	nový:	2,43 m
Konstrukční výška:	1,265 m	
Zatížitelnost mostu:	stávající:	Vn = 19 t
	(dle ML)	Vr = 48 t
		Ve = 118 t
	Zatížitelnost je snížena součinitelem stavebního stavu (0,6). Po realizaci opravy bude možno tento součinitel upravit na 1,0 a tím bude dosaženo plné zatížitelnosti.	

Technické řešení:

Oprava mostu proběhne po polovinách. V návaznosti na nutný postup opravy komunikace bude nejprve opravována levá (horní) polovina.

Předmětem opravy je kompletně mostní svršek. Dále výměna závěrných zídek a ložisek na opěrách. Vlastní nosná konstrukce a spodní stavba budou sanovány. Bude provedena nová PKO ocelové konstrukce.

Na pravé straně desky bude provedena nabetonávka – vytvoření protispádu. Dobetonávka bude provedena z jemnozrnného betonu s rozptýlenou výztuží.

Nové římsy na mostě budou monolitické s římsovými prefabrikáty.

Oproti stávajícímu stavu bude doplněn 1 odvodňovač ve 3. poli mostu s vyvedením do betonového žlabu pod mostem.

8.3. Odvodnění pozemní komunikace

Odvodnění komunikace je zajištěno příčným spádem do odvodňovacích příkopů nebo rigolů. Na mostě je odvodnění řešeno příčným a podélným sklonem mimo most. Pro zlepšení odvodnění bude na mostě doplněn 1 odvodňovač.

8.4. Tunely, podzemní stavby a galerie.

Nejsou součástí této stavby.

8.5. Obslužná zařízení

Nejsou součástí této stavby.

8.6. Vybavení a příslušenství pozemních komunikací

Součástí stavebních objektu SO 101 jsou jednostranná ocelová svodidla navržená podle ČSN 73 6101.

Stejně tak součástí SO řady 100 je nové dopravní značení – svislé i vodorovné.

Zařízení pro provozní informace a telematiku nejsou součástí této akce.

Veřejné osvětlení se nachází pouze v sousedství opravovaného mostu. Jde o osvětlení navazujících chodníků. Přeložka kabelu veřejného osvětlení, který prochází přes most, je předmětem objektu SO 441.

SO 441 – Veřejné osvětlení - přeložka

Tento objekt řeší vyvolanou přeložku veřejného osvětlení, neboť kabel VO prochází chráničkou v levé římse mostu.

8.7. Začlenění stavby do území a širší vztahy

Jedná se o opravu stávající komunikace, jejíž parametry se nemění.

Pod opravovaným mostem prochází železniční trať. Jedná se o 4 koleje ve středním poli mostu, které jsou součástí železniční stanice Nové Strašecí. V prostoru trati se nachází podzemní zabezpečovací vedení a nadzemní vedení osvětlení nádraží. Obojí nebude opravou dotčeno.

9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

Pro projekt byly vypracovány podklady a průzkumy :

Geodetické zaměření:

- **Jiří Příhoda, geodet, říjen 2017**

Průzkum inženýrských sítí:

- **PONTEX 12/2017 - 05/2018**

Geodetické zaměření

Polohopis a výškopis předmětného území slouží jako podklad pro technický návrh stavby.

Diagnostický průzkum konstrukce vozovky

Průzkum inženýrských sítí

Byl zjišťován písemným dotazem u jednotlivých správců. Získané podklady byly zakresleny do situací. Jedná se o zákresy orientační, před zahájením stavby je nutno zajistit jejich vytyčení u jednotlivých správců.

Písemné, v některých případech i digitální podklady, byly získány od následujících organizací:

1. CETIN – Česká telekomunikační infrastruktura a.s.
2. ČEZ Distribuce, a.s.
3. Telco Pro Services, a.s.
4. GasNet s.r.o.
5. ČD – Telematika a.s.
6. Správa železniční dopravní cesty, s.o.
7. Technické služby Nové Strašecí, s.r.o.
8. Středočeské vodárny, a.s.
9. UPC Česká republika, s.r.o.
10. Vodafone Czech Republic a.s.
11. T-Mobile Czech Republic a.s.
12. Ministerstvo obrany ČR, Sekce majetková a ekonomická
13. Městský úřad Nové Strašecí, odbor investic
14. Obec Ruda
15. Policie ČR, Krajské ředitelství Středočeského kraje, Odbor informačních a komunikačních technologií
16. Řízení letového provozu ČR, s.p.
17. Spolek bubakov.net
18. ALFA TELECOM, s.r.o.

10. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY

Stavba se nalézá v ochranných pásmech inženýrských sítí. Zákres inženýrských sítí je patrný z koordinační situace a z vyjádření jednotlivých správců – příloha F.3. Případné podmínky správců jednotlivých inženýrských sítí jsou uvedeny jako součást jejich vyjádření.

Stavba nezasahuje do chráněných ani do záplavových území.

Výstavbou nejsou dotčeny žádné kulturní památky.

Ochranná pásma

Ochranné pásmo je ohraničené území v němž je zakázána jiná činnost než ta, pro kterou bylo toto území vymezeno. Ochranné pásma jsou zřizována:

- podél dopravních staveb (silnic, železnic, lanovek, leteckých koridorů)
- podél tras inženýrských sítí (elektrických rozvodů, plynovodů, ropovodů, vodovodů, kanalizace, teplovodů apod.)
- podél tras telekomunikačních sítí
- v okolí vodních zdrojů
- podél hranic zvláště chráněných území, tj. významných přírodních útvarů (národních

parků, chráněných krajinných oblastí, přírodních rezervací apod.)
- v okolí nemovitých kulturních památek, památkových rezervací, památkových zón apod.
- v blízkosti přírodních léčivých zdrojů a zdrojů nerostného bohatství

Ochranná pásma podél dopravních staveb

Ochranná pásma týkající se ochrany dopravy jsou stanovena v jednotlivých zákonech vydávaných většinou Ministerstvem dopravy.

Ochranné pásmo drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových je vymezeno svislou plochou vedenou takto:
- u celostátní a regionální dráhy 60 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy
- u celostátních drah vybudovaných pro rychlost vyšší jak 160 km/h – 100 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy
- u vlečky 30 m od osy krajní koleje
- u speciální dráhy 30 m od hranic obvodu dráhy
- u tunelů speciální dráhy 35 m od osy krajní koleje
- u lanové dráhy 10 m od nosného lana, dopravního lana nebo osy krajní koleje
- u dráhy tramvajové a trolejbusové 30 m od osy krajní koleje nebo krajního trolejového drátu

Pro dráhy vedené na pozemních komunikacích a vlečku v zavřeném prostoru provozovny nebo v obvodu přístavu se ochranné pásmo nezřizuje.

V ochranném pásmu dráhy lze veškeré stavby zřizovat pouze se souhlasem drážního správního úřadu a za podmínek jím stanovených.

Stavba zasahuje do ochranného pásma dráhy – kolejiště železniční stanice Nové Strašecí je pod druhým polem mostu ev.č. 237-007.

Vymezení ochranných pásem u silnic, dálnic a místních komunikací stanovuje zákon číslo 13/1997 sb. o pozemních komunikacích (silniční zákon – v aktuálně platném znění zákona č. 347/2009 Sb.) k ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy a provozu na nich mimo souvisle zastavěné území obcí.

Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m po obou stranách komunikace ve vzdálenosti:
- 100 m od osy vozovky přilehlého jízdního pásu dálnice, rychlostní silnice nebo rychlostní místní komunikace anebo od osy větve jejich křižovatek
- 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu ostatních silnic I.třídy a ostatních místních komunikací I. třídy
- 15 m od osy vozovky nebo osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy

Souvisle zastavěným územím obce (dále jen „území“) je pro účely určení silničního ochranného pásma podle tohoto zákona území, které splňuje tyto podmínky:
- na území je postaveno pět a více staveb
- mezi jednotlivými stavbami, jejichž půdorys se pro tyto účely zvětší po celém obvodu o 5 m, nebude spojnice delší nežb75 m. Spojnice tvoří rohy zvětšeného půdorysu jednotlivých staveb, spolu se stranami upravených půdorysů staveb, tvoří území.

Ochranné pásmo může být zřízeno s ohledem na stanovené podmínky pouze po jedné straně dálnice, silnice nebo místní komunikace I. a II. třídy.

V silničních ochranných pásmech je zakázáno provádět jakoukoliv stavební činnost, která vyžaduje ohlášení stavebnímu úřadu nebo povolení stavby s výjimkou některých staveb (např. úpravy odtokových poměrů, stavby sloužící obraně státu apod.). O případné výjimky se žádá při územním řízení.

Ochranná pásma zajišťující bezpečnost **leteckého provozu** jsou stanovována rozhodnutím Státní letecké inspekce v rámci územního řízení pro stavbu pozemního leteckého zařízení. Jinak je třeba žádat o souhlas Státní letecké inspekce i v případě staveb mimo ochranná pásma, pokud jde o:

- stavby či zařízení vysoké 100 m a více nad terénem
- stavby a zařízení vysoké 30 m a více umístěné na přirozených nebo umělých vyvýšeninách, které vyčnívají 100 m a výše nad okolní krajinu

Takovéto stavby a zařízení nejsou součástí stavby.

Ochranná pásma podél tras inženýrských sítí

Ochranná pásma v energetických odvětvích jsou stanovena zákonem č. 458/ 2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů.

Ochranné pásmo **venkovního vedení** elektrické energie je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení od krajních vodičů a mění se podle napětí:

- nad 1kV do 35 kV……....7m
- nad 35 kV do 110 kV……12 m
- nad 110 kV do 220kV…….. 15 m
- nad 220 kV do 440 kV……..20 m
- nad 440 kV……... 30 m

V ochranném pásmu venkovního vedení je zakázáno zřizovat stavby, umisťovat konstrukce, uskladňovat hořlavé a výbušné látky, vysazovat chmelnice a nechávat růst porosty nad 3 m.

U podzemních elektrických vedení je vymezeno ochranné pásmo svislou rovinou po obou stranách krajního kabelu ve vzdálenosti:

- do 110 kV…….1 m
- nad 110 kV……3 m

V ochranném pásmu podzemního vedení je zakázáno provádět bez souhlasu zemní práce, zřizovat stavby a umisťovat konstrukce, které by znemožňovaly přístup k vedení, vysazovat trvalé porosty a přejíždět mechanismy nad 3 tuny.

Elektrické stanice mají ochranné pásmo ve vodorovné vzdálenosti 20 m kolmo na oplocení či obezdění objektu.

Výjimky z výše uvedených ochranných pásem uděluje Ministerstvo obchodu a průmyslu.

Ochranná pásma **plynárenských zařízení** určuje zákon č. 458/ 2000 Sb. U plynovodů a plynárenských zařízení se ochranným pásmem rozumí prostor ve vodorovné vzdálenosti od půdorysu plynárenského zařízení, měřeno kolmo na jeho obrys.

Ochranná pásma činí:

- u plynovodů a přípojek
  * nad průměr 500 mm……12 m
  * od průměru 200 mm do 500 mm…….8 m
  * do průměru 200 mm včetně…….4 m
- nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území obce……1 m
- u technologických objektů……4 m
- u vysokotlakých a velmi vysokotlakých plynovodů v lesních průsecích musí být udržován volný pruh pozemků o šířce 2 m na obě strany od osy plynovodu

Pro plynová zařízení jsou vymazována kromě ochranných pásem také bezpečnostní pásma, která energetický zákon v příloze odstupňovává podle povahy a velikosti zařízení v rozmezí 10 až 300 m.

Šířka ochranných pásem v blízkosti zařízení **pro výrobu a rozvod tepla** je vymezena svislými rovinami vedenými po obou stranách těchto zařízení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo k obrysu zařízení a činí 2,5 metru.

Ochranná pásma **pro vedení vodovodů a kanalizací** jsou vymezena dle průměru potrubí:
- do DN 500 mm ……1,5 m na obě strany
- nad DN 500 mm……2,5 m na obě strany

Pro vedení rozvodů vody a kanalizace v zastavěných územích a pod komunikacemi platí hodnoty stanovené ČSN 73 6005 – Prostorové uspořádání sítí technického vybavení.

Ochranná pásma podél tras telekomunikačních sítí

Ochranná pásma jsou stanovena zákonem č. 151/ 2000 Sb., o telekomunikacích a o změně dalších zákonů“.

Ochranné pásmo podzemních telekomunikačních vedení činí **1,5 m** po stranách krajního vedení.

11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

11.1 Bourací práce

V rámci stavby dojde k odbourání určených částí mostu a frézování povrchu vozovky.

11.2 Kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada

V rámci stavby nedojde ke kácení mimolesní zeleně.

V souvislosti s opravou mostu dojde k zatravnění stavbou poškozených nezpevněných ploch.

11.3 Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu

Tento projekt nepředpokládá provádění zemních prací ve větším rozsahu (pouze lokální výkopy v prostoru mostu). Nezpevněný upravený terén bude překryt ohumusováním.

11.4 Ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch.

Nezpevněný upravený terén bude překryt ohumusováním a zatravněním.

11.5 Zásah do zemědělského půdního fondu a případná rekultivace

Nedojde k zásahu do zemědělského půdního fondu.

11.6 Zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa

Nedojde k zásahu do pozemků určených k plnění funkce lesa.

11.7 Zásah do jiných pozemků, vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků

Stavbou dojde v nepatrné míře k zásahu do jiných pozemků. Ve všech případech se jedná o zachování stávajícího stavu (hospodářský sjezd z komunikace, nepatrný zásah stávající konstrukce mostu do okolních pozemků). Rozsah záborů je patrný ze záborového elaborátu.

Technická infrastruktura bude dotčena v různé intenzitě dle stávajícího vybavení území. Kolidující inženýrské sítě budou přeloženy do nových poloh (veřejné osvětlení, kabel NN). Ostatní inženýrské sítě nacházející se v prostoru stavby budou před zahájením stavebních prací vytýčeny a po dobu stavby ochráněny před poškozením.

Vodních toků se stavba nedotkne.

11.8 Monitoring stávajících zdrojů podzemních vod

Stavba nezasahuje do žádných ochranných pásem vodních zdrojů.

12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

Nároky stavby na zdroje a potřeby dodávek energií budou vycházet z možností a požadavků konkrétního vybraného zhotovitele stavby. Zařízení staveniště bude situováno na uzavřených částech komunikace. Případné využití jiných ploch je věcí vybraného zhotovitele.

13. VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Během výstavby dojde přirozeně krátkodobě ke zhoršení životního prostředí v bezprostřední blízkosti stavby a v sousedství přístupových komunikací, a to vlivem provozu stavební mechanizace, dovozu stavebních hmot, hlukem a prašností vyvolaných vlastní stavební činností apod.

Příznivými dopady dokončené stavby budou zejména:

- zlepšení plynulosti a bezpečnosti dopravy na opravované komunikaci
- zajištění dlouhodobé spolehlivosti mostní konstrukce

Bezpečnost při výstavbě

Při realizaci stavby musí být dodržovány veškeré zákonné a podzákonné právní a ostatní předpisy upravující bezpečnost a ochranu zdraví při práci a protipožární ochranu (BOZP a PO), aktuálně platné v době realizace práce.

Stavba se nachází v ochranných pásmech inženýrských sítí, opravované silnice a podcházející železniční trati. Stavební práce je proto třeba provádět v souladu s podmínkami správců, které jsou uvedeny v příslušných vyjádřeních.

Zvláště zdůrazňujeme, že stavba bude probíhat v prostoru frekventované komunikace, i když rychlost vozidel v provozovaném jízdním pruhu bude snížena dopravními opatřeními. Dále upozorňujeme na nutnost zajištění bezpečnosti prací v blízkosti a nad železniční tratí. Pro zajištění bezpečnosti železničního provozu pod mostem bude vybudována ochranná konstrukce nad tratí.

Nakládání s odpady

V průběhu realizace stavby vzniknou odpady, se kterými je povinností původce odpadu nakládat dle platné legislativy na úseku odpadového hospodářství. Dle této legislativy je třeba postupovat při nakládání s odpady, tzn. vyřešení způsobu jejich skladování, dopravy, uložení, využívání, případného odstraňování.

Zhotovitel stavby vypracuje program odpadového hospodářství, který předloží k odsouhlasení investorovi akce. Skládky pro jednotlivé druhy materiálů vybere zhotovitel.

14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE A UŽITNÉ VLASTNOSTI

Opravou úseku silnice II/237 se zlepší plynulost a bezpečnost dopravy. Dojde k zajištění dlouhodobé spolehlivosti mostního objektu.

Stavba bude provedena v souladu s platnými normami a předpisy, Technickými a kvalitativními podmínkami. Stejně tak musí vyhovět příslušným předpisům a normám i jednotlivé materiály, které budou při realizaci použity. Zejména pak musí být v rámci prací přípravných i prováděcích a následně po zprovoznění stavby dodržována Vyhláška č.104/1997 Sb. , kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích a Vyhláška č.137/1998 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu.

Vypracoval : Ing. Havlík s využitím podkladů od členů zpracovatelského týmu