

Akce:

III/12519 KÁCOV, MOST EV. Č. 12519-1 PŘES SÁZAVU


Objednatel:

**KRAJSKÁ SPRÁVA A ÚDRŽBA SILNIC
STŘEDOČESKÉHO KRAJE**
ZBOROVSKÁ 11, 150 21 PRAHA 5



Souřadnicový systém: S-JTSK
Výškový systém: Bpv

ČÁST A

Číslo zakázky:	16 030 00	HIP:	Ing. Marcel MIMRA	 Praha 4, Bezová 1658, 147 14 tel: +420 244062215 fax: +420 244461038
Schválil:	Ing. Václav HVÍZDAL	241096752, mmi@pontex.cz	Ing. Marcel MIMRA	
244462219, vhw@pontex.cz		Zodp. projektant:	Ing. Marcel MIMRA	
241096752, mmi@pontex.cz		241096752, mmi@pontex.cz		
Tech. kontrola:	Ing. Petr DRBOHLAV	Vypracoval:	Ing. David DVORÁČEK	
241096753, pdr@pontex.cz		241096744, ddv@pontex.cz		

Objednatel:	KSÚS Středočeského kraje	Obec:	Kácov, Polipsy	Kraj:	Středočeský
Akce:	III/12519 KÁCOV, MOST EV. Č. 12519-1 PŘES SÁZAVU			Datum	Stupeň
Příloha:	PRŮVODNÍ ZPRÁVA			9/2017	PDPS
				Souprava	Č. přílohy
					A.1

Obsah

1	Identifikační údaje	5
2	Základní údaje o stavbě	6
2.1	Návrh stavby, umístění a význam	6
2.2	Předpokládaný průběh stavby	6
2.2.1	Zahájení stavby	6
2.2.2	Etapizace a uvádění do provozu	6
2.2.3	Dokončení stavby	6
2.3	Vazba na územní plán	6
2.4	Charakteristika území	6
2.5	Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu a ŽP	7
2.6	Celkový dopad stavby do dotčeného území a navrhovaná opatření	8
2.6.1	Vztahy na dosavadní využití území	8
2.6.2	Vztahy na ostatní plánované stavby v zájmovém území	8
2.6.3	Změny staveb dotčených navrhovanou stavbou	8
3	Přehled výchozích podkladů	8
4	Členění stavby	9
4.1	Způsob číslování a značení	9
4.2	Určení jednotlivých částí stavby	9
4.3	Členění stavby na stavební objekty	9
5	Podmínky realizace stavby	9
5.1	Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků	9
5.2	Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti	10
5.3	Zajištění přístupu na stavbu	10
5.4	Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy	10
5.5	Podmínky pro realizaci stavby	11
6	Přehled budoucích vlastníků (správců)	12
7	Předávání částí stavby do užívání	13
7.1	Možnost postupného předávání částí stavby do užívání	13
7.2	Zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením	13
8	Souhrnný technický popis stavby	13
8.1	Pozemní komunikace	13

8.1.1	SO 101 – Silnice	13
8.2	Mostní objekty a zdi	14
8.2.1	SO 201 – Most	14
8.2.2	SO 251 – Opěrné zdi	15
8.3	Objekty ostatních skupin objektů	16
8.3.1	SO 001 – Demolice mostu	16
8.3.2	SO 181 - Dopravně inženýrská opatření	16
8.3.3	SO 431 – Přeložka VO	17
8.3.4	SO 461 – Přeložka vedení CETIN	18
8.3.5	SO 901 – Provizorní lávka	18
8.3.6	SO 902 – Zajištění přístupu na staveniště	18
9	Výsledky a závěry podkladů, průzkumů a měření	19
9.1	Geologický průzkum	20
9.2	Diagnostickým průzkum	20
9.3	Dendrologický průzkum	21
10	Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území a kulturní památky	21
10.1	Rozsah dotčení	21
10.1.1	Ochranná pásma	21
10.1.2	Chráněná území	22
10.1.3	Zátopová území	22
10.1.4	Kulturní památky	22
10.2	Podmínky pro zásah	22
10.3	Způsob ochrany nebo úprav	22
10.4	Vliv na stavebně technické řešení	22
11	Zásah stavby do území	23
11.1	Bourací práce	23
11.2	Kácení zeleně	23
11.3	Rozsah zemních prací a konečná úprava	23
11.4	Ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch	23
11.5	Zásah do zemědělského půdního fondu	23
11.6	Zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa	23
11.7	Zásah do jiných pozemků	24
11.8	Vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků	24
12	Nároky stavby na zdroje a její potřeby	24
12.1	Všechny druhy energií	24

12.2	Telekomunikace	24
12.3	Vodní hospodářství	24
12.4	Připojení na dopravní infrastrukturu	24
12.5	Možnost napojení na technickou infrastrukturu	24
12.6	Druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby	24
13	Vliv stavby a provozu na PK na zdraví a ŽP	25
13.1	Ochrana krajiny a přírody	25
13.2	Hluk	25
13.3	Emise z dopravy	26
13.4	Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje	26
13.5	Ochrana zdraví a bezpečnost pracovníků při výstavbě	26
13.6	Nakládání s odpady	27
14	Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti	27
14.1	Mechanická odolnost a stabilita	27
14.2	Požární bezpečnost (umožnění zásahu jednotek HZS, únikové cesty apod.)	27
14.3	Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí	28
14.4	Ochrana proti hluku	28
14.5	Bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na PK)	28
14.6	Úspora energie a ochrana tepla (hospodárnost provozu, úsporné technologie při výstavbě a údržbě apod.)	28
15	Další požadavky	28
15.1	Udržení užitných vlastností stavby	28
15.2	Zabezpečení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	28
15.3	Ochrana stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí (povodně, bludné proudy apod.)	28
16	Projednání projektové dokumentace	29

1 Identifikační údaje

Stavba:	III/12519 Kácov, most ev. č. 12519-1 přes Sázavu
Název přílohy:	Průvodní zpráva
Katastrální území:	Kácov [661635], Polipsy [623431]
Obec:	Kácov [534129], Čestín [534030]
Kraj:	Středočeský
Objednatel:	KSÚS Středočeského kraje, p. o. Zborovská 11, 150 21 Praha 5 IČ 00066001, DIČ CZ00066001
Investor:	KSÚS Středočeského kraje, p. o. Zborovská 11, 150 21 Praha 5 IČ 00066001, DIČ CZ00066001
Nadřízený orgán investora:	Krajský úřad Středočeského kraje Zborovská 11, 150 21 Praha 5 IČ 70891095, DIČ CZ70891095
Zhotovitel dokumentace:	Pontex s. r. o. Bezová 1658, 147 14 Praha 4 IČ 40763439, DIČ CZ40763439 Hlavní inženýr projektu: Ing. Marcel Mimra
Podzhotovitelé dokumentace:	GT ATELIER GEODEZIE, s. r. o. Za Mlýnem 1565/31, 147 00 Praha 4 IČ 25792547, DIČ CZ25792547 Ing. Daniel Janoušek ZEMAN-INGEO, s. r. o. Praha Mládeže 410/4, 169 00 Praha 6-Břevnov IČ 28473728, DIČ CZ28473728 Ing. Mgr. David Zeman Ing. Pavel Filip Žižkova 9, 370 01 České Budějovice IČ 73532894

2 Základní údaje o stavbě

2.1 Návrh stavby, umístění a význam

Stavba řeší rekonstrukci mostu ev. č. 12519-1. Most převádí silnici III/12519 přes Sázavu a místní nezpevněnou komunikaci.

Stavba se nachází na okraji intravilánu Městyse Kácov. Na levém břehu Sázavy je situována městská zástavba, na pravém břehu především železniční zastávka a rekreační kemp.

Koryto vodoteče se v oblasti mostu rozšiřuje na obou březích do údolní nivy ukončené na levém břehu svahem k zástavbě a na levém břehu zemním tělesem silnice III/12519 resp. místní komunikace podél železniční trati.

V rámci rekonstrukce mostu dojde k zásahu do cca 185 m silnice III/12519. Bude upraven sjezd na účelovou komunikaci nacházející se na pravém břehu v oblasti opěry 4.

V rámci stavby bude zajištěn příjezd na staveniště v oblasti nivy na pravém břehu vodoteče. Inženýrské sítě v oblasti stavby budou přeloženy resp. ochráněny.

2.2 Předpokládaný průběh stavby

2.2.1 Zahájení stavby

Zahájení stavby je navrženo na únor 2018. Konkrétní termín zahájení vyplyne z finančních možností správce.

2.2.2 Etapizace a uvádění do provozu

Stavba není dělena na etapy.

Je uvažováno, že stavba bude částečně užívána před svým úplným dokončením. Jedná se o převedení chodců během demolice provizorní lávky, před uvedením mostu do definitivního provozu. Předčasné užívání bude povoleno v souladu se stavebním zákonem.

2.2.3 Dokončení stavby

Ukončení stavebních prací se uvažuje na prosinec 2018.

2.3 Vazba na územní plán

Předmětem stavby je rekonstrukce stávajícího mostu. Nedochází ke změně využití území. Stavba není v rozporu s územním plánem.

2.4 Charakteristika území

Stavba se nachází na okraji intravilánu Městyse Kácov. Na levém břehu Sázavy je situována městská zástavba, na pravém břehu především železniční zastávka a rekreační kemp.

Přemostovanou překážku tvoří řeka Sázava a místní komunikace.

Koryto vodoteče se v oblasti mostu rozšiřuje na obou březích do údolní nivy ukončené na levém břehu svahem k zástavbě a na levém břehu zemním tělesem silnice III/12519 resp. místní komunikace podél železniční trati.

Svahy zemního tělesa jsou porostlé stromy a keři.

Stavba se nachází v záplavovém území. Předmětné území není poddolováno.

Pozemky v oblasti trvalého a dočasného záboru stavby jsou následujícího druhu:

- ostatní plocha – ostatní komunikace,
- ostatní plocha – silnice,
- ostatní plocha – ostatní plocha,
- ostatní plocha – sportoviště a rekreační plocha,
- trvalý travní porost,
- vodní plocha.

Stavba se nachází v ochranném pásmu železniční trati.

V oblasti staveniště se nacházejí následující inženýrské sítě:

- CETIN, a. s. – podzemní sdělovací vedení,
- ČD-Telematika – podzemní sdělovací vedení,
- ČEZ Distribuce, a. s. – podzemní vedení nn,
- ČEZ Distribuce, a. s. – nadzemní vedení nn,
- Městys Kácov – podzemní vedení VO,
- Městys Kácov – nadzemní vedení VO,
- Vodohospodářská společnost Vrchlice – Maleč, a. s. – podzemní kanalizace do prům. 500 mm.
- Kemp – podzemní elektrické vedení.

Přes most jsou vedeny následující inženýrské sítě:

- CETIN, a. s. – podzemní sdělovací vedení,
- ČD-Telematika – podzemní sdělovací vedení,
- ČEZ Distribuce, a. s. – podzemní vedení nn,
- ČEZ Distribuce, a. s. – nadzemní vedení nn,
- Městys Kácov – podzemní vedení VO,
- Městys Kácov – nadzemní vedení VO,
- Vodohospodářská společnost Vrchlice – Maleč, a. s. – podzemní kanalizace do prům. 500 mm.
- Kemp – podzemní elektrické vedení.

Podzemní sítě nebyly v rámci zpracování projektové dokumentace zaměřovány. Jejich poloha uvažovaná v projektové dokumentaci je pouze přibližná. Před zahájením stavebních prací musí být všechny podzemní inženýrské sítě vytyčeny.

2.5 Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu a ŽP

Při realizaci stavby vzniknou rušivé efekty vyplývající ze stavebních činností. Je navrženo použití moderních technologií a postupů, které nepříznivé vlivy výstavby na životní prostředí minimalizují. Po svém dokončení nebude mít stavba negativní vliv na životní prostředí. Stavba částečně odstraní zdroje hluku a vibrací. Jedná se o rekonstrukci.

V rámci stavby dojde k zásahu do zemědělského půdního fondu (ZPF).

V rámci stavby nedojde k zásahu do pozemků určených k plnění funkce lesa. Stavba se však nachází ve vzdálenosti do 50 m od hranice lesa. Stavba vyvolá kácení vybraných stromů a smýcení vybraných keřů rostoucích mimo les. Jedná se o dřeviny rostoucí na zemním tělese komunikace a roztroušený břehový porost.

V rámci stavby dojde k zásahu do významného krajinného prvku, který tvoří vodní tok.

V rámci stavby dojde k zásahu do krajinného rázu.

Stavba nespadá do procesu hodnocení vlivu stavby na životní prostředí (EIA) podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Více viz kap. 13.

2.6 Celkový dopad stavby do dotčeného území a navrhovaná opatření

2.6.1 Vztahy na dosavadní využití území

Stavba nemění způsob využití území.

2.6.2 Vztahy na ostatní plánované stavby v zájmovém území

V době zpracování projektové dokumentace nebyly známy žádné další plánované stavby v předmětném území.

2.6.3 Změny staveb dotčených navrhovanou stavbou

Stavba vyvolá přeložky vybraných inženýrských sítí.

3 Přehled výchozích podkladů

Jako podklady k vyhotovení projektové dokumentace sloužily:

A. Projektová dokumentace zpracovávaná v minulosti

- III/12519 Kácov, most ev. č. 12519-1 přes Sázavu, DÚR, Pontex, s. r. o., září 2016,
- III/12519 Kácov, most ev. č. 12519-1 přes Sázavu, DSP, Pontex, s. r. o., červen 2017,

B. Diagnostické průzkumy

- Diagnostický průzkum, Most ev. č. 12519-1, Pontex, s. r. o., červen 2016

C. Prohlídky mostů:

- Mimořádná prohlídka mostu ev. č. 12519-1, Ing. Tomáš Míčka, Pontex, s. r. o., 18. 3. 2016,
- Běžná prohlídka mostu ev. č. 12519-1, Ing. Marcel Mimra, Pontex, s. r. o., 15. 12. 2015,
- Hlavní prohlídka mostu ev. č. 12519-1, Ing. Petr Doležal, Pontex, s. r. o., 23. 11. 2014,
- Hlavní prohlídka mostu ev. č. 12519-1, Ing. Vladimír Junek, Pontex, s. r. o., 7. 11. 2012,
- Běžná prohlídka mostu ev. č. 12519-1, Ing. David Dvořáček, Pontex, s. r. o., 19. 4. 2012,

D. Ostatní průzkumy a podklady:

- Geodetické zaměření, GT ATELIER GEODEZIE, s. r. o., březen 2016,
- Digitální katastrální mapa, informace o pozemcích, GT ATELIER GEODEZIE, s. r. o., duben 2016,
- Dendrologický průzkum, Ing. David Dvořáček, Pontex, s. r. o., srpen 2016,

- Hydrologické údaje povrchových vod, Česky hydrometeorologický ústav, květen 2016,
- Údaj o nejvyšší kulminaci, Česky hydrometeorologický ústav, červenec 2016,
- Hydrotechnické posouzení silničního mostu ev. č. 12519-1, Ing. Pavel Filip, květen 2016,
- Mostní list mostu pozemní komunikace ev. č. 12519-1,
- Vyjádření majitelů a správců inženýrských sítí,

E. Zákonné a podzákonné právní a ostatní předpisy.

4 Členění stavby

4.1 Způsob číslování a značení

Jednotlivé stavební objekty jsou značeny v souladu s přílohou č. 8 vyhlášky č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, a v souladu se směrnicí pro dokumentaci staveb pozemních komunikací Ministerstva dopravy.

4.2 Určení jednotlivých částí stavby

Stavba se skládá z jedné části.

4.3 Členění stavby na stavební objekty

Stavba je členěna na následující stavební objekty:

- SO 001 – Demolice mostu
- SO 101 – Silnice
- SO 181 – Dopravně inženýrská opatření
- SO 201 – Most
- SO 251 – Opěrné zdi
- SO 431 – Přeložka VO
- SO 461 – Přeložka vedení CETIN
- SO 901 – Provizorní lávka
- SO 902 – Zajištění přístupu na staveniště

SO 461 je zrušen. Ve vyjádření zn. VE16001814 ze dne 10. 10. 2016 zástupce společnosti CETIN sdělil, že nezaměřené podzemní vedení SEK v zájmovém území stavby bude zrušeno bez náhrady. Na základě tohoto rozhodnutí je SO 461 zrušen a nebude realizován. V projektové dokumentaci pro stavební povolení zůstává formálně zařazen.

5 Podmínky realizace stavby

5.1 Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

Předmětná stavba nemá vazbu na žádnou další stavební akci.

5.2 Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Předpokládá se, že stavba bude probíhat jednu stavební sezónu. Více viz kap. 2.2. Bližší požadavky na časový průběh stavby viz kap. 10.2.

5.3 Zajištění přístupu na stavbu

Přístup na stavbu bude možný po stávající silnici III/12519.

5.4 Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy

Na převáděné komunikaci je navrhováno následující řešení provozu:

- automobilový provoz:
 - provoz zcela vyloučen, převeden na objížděné trasy, objížděné trasy řeší SO 181,
- pěší provoz:
 - provoz zachován, veden po provizorní lávce,
 - lávka zřízena v celé délce staveniště,
 - trasa pro pěší vybavena veřejným osvětlením (SO 431).

Omezení pěšího provozu může být provedeno pouze za těchto podmínek:

- Pěší provoz bude vyloučen pouze ojediněle v odůvodněných případech daných legislativou BOZP, především nařízením vlády č. 591/2006 Sb. (Např. při nakládce výkopku při zemních pracích do nákladního automobilu, kdy bude ohrožený prostor nakladače zasahovat na celou šířku staveniště a nebude prostor pro vedení chodců.)
- Pěší provoz bude vyloučen pouze na nezbytně dlouhou dobu. Pripouští se souvislé přerušení v maximálním trvání 30 minut. Další přerušení provozu může být zahájeno ne dříve než 15 minut po ukončení předchozího přerušení. Jiný režim lze použít pouze po projednání a odsouhlasení místní samosprávou.
- O uvažovaných přerušeních pěšího provozu bude v předstihu informována místní samospráva. S uvažovanými termíny přerušení pěšího provozu bude seznámena veřejnost pomocí vývěsek v místě vstupu do oblasti staveniště.

Provoz na železniční trati nebude stavebními pracemi výrazně ovlivněn. Výběr technologie a postupů realizace je třeba přizpůsobit potřebě neovlivnit a nebýt ovlivněn provozem na železniční trati.

Při vybraných stavebních pracích bude vyloučen provoz na přemostované vodoteči. Jedná se především o práce, kdy nelze zajistit bezpečnost v oblasti ohroženého prostoru, tj., např. při demolici stávajícího mostu, výstavbě a odtěžování provizorních poloostrovů, výstavbě a demontáži skruže nosné konstrukce, betonáži nosné konstrukce apod. Bude vyhrazen koridor pro pohyb vodáků. Režim provozu bude vyznačen na informační tabuli.

Další požadavky na řešení dopravy viz kap. 5.5. Jedná se především o tyto požadavky:

- Zajistit trvalý přístup k nemovitostem v oblasti stavby.
- Zachovat průjezd na ČOV pro nákladní automobily (čistící vůz 30 t) a zachovat příjezd ke stoce "A" ve správě VHS.

- Zachovat průjezd do areálu lihovaru před mostem vpravo.
- Zajištit přístup do rekreačního kempu.

5.5 Podmínky pro realizaci stavby

Podmínky pro provádění stavby stanoví příslušné dotčené orgány státní správy, správci dopravní nebo technické infrastruktury, resp. ostatní účastníci řízení na povolení stavby.

Mezi zásadní podmínky provádění patří především:

- dodržet podmínky pro umístění stavby definované v územním rozhodnutí ze dne 2. 3. 2017 čj. ZRNS/852/2017BL vydaném MÚ Zruč nad Sázavou, odbor stavebního úřadu, územního plánování a životního prostředí,
- informovat dotčený orgán resp. správce s dostatečným předstihem o zahájení prací,
- provádět práce podle platné legislativy, norem a předpisů správce,
- provádět práce podle schválené projektové dokumentace,
- vytyčit před zahájením stavebních prací podzemní inženýrské sítě,
- zabránit poškození existujících inženýrských sítí stavebními pracemi.

Územní rozhodnutí je přílohou POV.

Mezi další podmínky patří:

- Zajistit trvalý přístup k nemovitostem v oblasti stavby. Přístup bude zajištěn např. pomocí provizorních přejezdů a přechodů. Požadavku na trvalý přístup musí být přizpůsobena volba konkrétních postupů a technologií.
- Zachovat průjezd na ČOV pro nákladní automobily (čisticí vůz 30 t) a zachovat příjezd ke stoce "A" ve správě VHS.
- Zachovat průjezd do areálu lihovaru před mostem vpravo. V PD je uvažováno, že v oblasti vrat se mění pouze obrusná a ložná vrstva vozovky.
- Nesmí dojít k poškození majetku třetích stran.
- Zabránit ohrožení kvality povrchových nebo podzemních vod.
- Zabránit pádu materiálů do vodoteče. Napadaný materiál bez zbytečného prodlení průběžně odstraňovat.
- Výběr technologie a postupů realizace je třeba přizpůsobit potřebě neovlivnit a nebýt ovlivněn provozem na železniční trati.
- Zajistit podmínky pro zajištění bezpečnosti definované v Plánu BOZP. Plán je samostatnou přílohou projektové dokumentace.
- Bourací práce směřjí být provedeny pouze na základě schváleného postupu prací stanoveného v dokumentaci bouracích prací. Dokumentace bouracích prací musí být zpracována především s ohledem na zajištění bezpečnosti provozu na železniční trati.
- Při provádění bouracích prací musí být postupováno v souladu s platnou legislativou, především přílohou 3 nařízení vlády č. 591/2006 Sb.
- Využitelný vytěžený materiál a stavební a demoliční odpady budou přednostně zpětně použity při stavebních pracích (např. vytěžená zemina v přirozeném stavu použita pro zásypy) resp. budou nabídnuty objednateli k dalšímu využití (např. odfrézovaná živice, kamenné bloky).
- Součástí objektu demolice je odvoz a uložení všech součástí stávajícího mostu na skládku resp. jejich odvoz na místo určené objednatelem.

Při stavebních pracích budou dodrženy požadavky, které byly předloženy vlastníky pozemků rekreačního kempu. Jedná se především o:

- Přístupová komunikace do kempu (asfaltová silnice) bude pro majitele a návštěvníky kempu trvale přístupná. Výjimku tvoří pouze období zesílení komunikace pro potřeby stavby. Viz dále.
- Přístupová komunikace do kempu bude zesílena. Zesílení bude provedeno před zahájením rekonstrukce mostu a to v období od poloviny září do konce února, tj. mimo sezónu provozu rekreačního kempu.
- Provoz rekreačního kempu bude omezen v minimální možné míře.
- Nesmí být ohrožena bezpečnost návštěvníků kempu.
- Provizorní lávka nebude provozně zasahovat do provozu kempu. Zodpovědnost za provoz a bezpečnost při provozu ponese výhradně zhotovitel.
- V době turistické sezóny v období červen–srpen zahajovat stavební práce nejdříve v 9.00 a ukončovat nejpozději v 20.00 hodin.
- Prašnost bude snižována kropením a/nebo použitím pevných zástěn.
- Plochy dočasného záboru budou po skončení stavebních prací uvedeny do původního stavu, tj. do podoby plochy vhodné ke stanování.
- Vlastníkům a provozovatelům kempu bude umožněn přístup do kempu přes staveniště. V případě nutnosti budou proškoleni na BOZP a budou jim zapůjčeny nezbytné ochranné pomůcky.

6 Přehled budoucích vlastníků (správců)

Předpokládají se následující vlastníci (správci):

SO 001	–
SO 101	Krajský úřad Středočeského kraje (KSÚS Středočeského kraje)
SO 181	Zhotovitel
SO 201	Krajský úřad Středočeského kraje (KSÚS Středočeského kraje)
SO 251	Krajský úřad Středočeského kraje (KSÚS Středočeského kraje)
SO 431	Městys Kácov
SO 461	CETIN, a. s.
SO 901	Zhotovitel
SO 902	Zhotovitel, následně vlastník pozemku

SO 461 je zrušen. Ve vyjádření zn. VE16001814 ze dne 10. 10. 2016 zástupce společnosti CETIN sdělil, že nezaměřené podzemní vedení SEK v zájmovém území stavby bude zrušeno bez náhrady. Na základě tohoto rozhodnutí je SO 461 zrušen a nebude realizován. V projektové dokumentaci pro stavební povolení zůstává formálně zařazen.

7 Předávání částí stavby do užívání

7.1 Možnost postupného předávání částí stavby do užívání

Stavební objekty řešící dopravu během výstavby a provizorní přeložky inženýrských sítí budou předány do užívání ihned po svém dokončení. Jedná se o:

- SO 181 – DIO,
- SO 431 – Přeložka VO (provizorní trasa),
- SO 461 – Přeložka vedení CETIN (provizorní trasa),
- SO 901 – Provizorní lávka,
- SO 902 – Zabezpečení příjezdu do staveniště.

V předstihu před úplným dokončením výstavby trvalého mostu bude převeden pěší provoz z provizorní lávky na veřejný chodník na pravé straně mostu. Toto řešení umožní provést demolici lávky včetně nástupních prostor.

Ostatní objekty budou předány po dokončení všech stavebních prací.

SO 461 je zrušen. Ve vyjádření zn. VE16001814 ze dne 10. 10. 2016 zástupce společnosti CETIN sdělil, že nezaměřené podzemní vedení SEK v zájmovém území stavby bude zrušeno bez náhrady. Na základě tohoto rozhodnutí je SO 461 zrušen a nebude realizován. V projektové dokumentaci pro stavební povolení zůstává formálně zařazen.

7.2 Zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením

Viz [kap. 7.1](#)

8 Souhrnný technický popis stavby

SO 461 je zrušen. Ve vyjádření zn. VE16001814 ze dne 10. 10. 2016 zástupce společnosti CETIN sdělil, že nezaměřené podzemní vedení SEK v zájmovém území stavby bude zrušeno bez náhrady. Na základě tohoto rozhodnutí je SO 461 zrušen a nebude realizován. V projektové dokumentaci pro stavební povolení zůstává formálně zařazen.

8.1 Pozemní komunikace

8.1.1 SO 101 – Silnice

Stavební objekt řeší silnici III/12519 a sjezd na účelovou komunikaci podél železniční trati.

Předmětný úsek silnice III/12519 je navržen v kategorii S7.5 pro návrhovou rychlost 30 km/h.

V řešeném úseku jsou navrženy dva pravé směrové oblouky, na levém břehu v oblasti před mostem o poloměru 95 m, na pravém břehu o poloměru 28.25 m. Oba oblouky jsou s přechodnicemi. Oba oblouky zasahují na most. Směrové řešení vychází ze stávajícího stavu a reaguje na místní prostorové poměry. Především prostor na pravém břehu neumožňuje navrhnout oblouk o větším poloměru.

Výškově jsou v řešeném úseku navrženy tři vrcholové oblouky. Dva údolnicové s poloměrem 542.1 resp. 970.3 m a jeden vrcholový s poloměrem 1051.3 m. Vrcholový oblouk se nachází v oblasti mostu, pomocí údolnicových oblouků je řešeno napojení na navazující úseky komunikace. V oblasti hlavního pole mostu došlo oproti stávajícímu stavu o zvýšení nivelety o cca 1.0 m.

Příčné uspořádání odpovídá navržené kategorii. V oblasti směrových oblouků je navrženo příslušné rozšíření. V řešeném úseku je navržen jednostranný příčný sklon s hodnotou 2.5 %. V oblastech napojení na navazující úseky komunikace je navrženo plynulé šířkové a sklonové napojení na délku 15.0 m.

Včetně napojovacích úseků má řešený úsek silnice III/12519 délku 182.0 m.

V rámci SO 101 je řešen také sjezd na místní komunikaci podél železniční trati na pravém břehu vodoteče. Sjezd je navržen v kategorii P3.5 pro návrhovou rychlost 20 km/h. Oblast sjezdu zasahuje na konstrukci mostu.

Návrhové prvky zajišťují rozhled pro zastavení pro návrhovou rychlost.

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem k okrajům komunikace. Z okrajů komunikace je voda odvedena uličními vpustmi resp. skluzy.

V patě zemního tělesa před opěrou 1 je navrženo zpevnění z gabionu. V gabionové zdi u opěry 1 vpravo bude umístěna železobetonová monolitická šachta pro svedení vody z příkopu nad zdí do příkopu pod zdí.

8.2 Mostní objekty a zdi

8.2.1 SO 201 – Most

Stavební objekt řeší výstavbu nového mostu ev. č. 12519-1. Je navržen most o třech polích o rozpětí $21.5 + 26.5 + 21.5 = 69.5$ m měřeno v ose mostu. Nosnou konstrukci tvoří podélně předepnutý spojitý nosník. Jedná se o trémovou konstrukci s horní mostovkou. V prvním a druhém poli jsou v příčném řezu dva trámy, ve třetím poli je z důvodu výrazného rozšíření mostu doplněn trám třetí.

Opěry jsou železobetonové tížné. Na opěru 1 navazují podélná zavěšená křídla, na opěru 4 navazují šikmá křídla se základovým blokem. Líc křídel na opěře 4 je opatřen kamenným obkladem. Pilíře jsou železobetonové stěnové.

Založení je plošné. Spodní úroveň základových bloků opěr je navržena nad předpokládanou hladinu podzemní vody. Méně únosné zeminy do úrovně hornin třídy R4 jsou nahrazeny výměnou z výplňového betonu. Základové bloky pilířů jsou navrženy tak, aby jejich celý objem spočíval pod úrovní zaměřeného dna vodoteče. Mezi základovým blokem a úrovní horniny třídy R3 je navržena výměna z výplňového betonu. Spodní úroveň základových bloků je cca v úrovni základové spáry stávajících pilířů. Přenos vodorovných sil v základové spáře je posílen pomocí svislých horninových hřebíků.

Vozovka na mostě je živičná dvoupruhová se základní šířkou mezi obrubami 7.0 m. Zprava navazuje na vozovku chodník celkové šířky 2.0 m. Záchytný systém pro vozidla tvoří na levé straně ocelové zábradelní svodidlo se stupněm zadržení H2, se svislou výplní a výškou madla min. 1.1 m, na pravé straně odrazný obrubník. Zábradelní svodidlo vlevo tvoří zároveň záchytný systém pro chodce. Záchytný systém pro chodce na pravé straně mostu tvoří ocelové zábradlí výšky 1.1 m se svislou výplní.

Průjezdový průřez kategorie S7.5 je zleva omezen zábradelním svodidlem, vpravo zasahuje 0.5 m za zvýšenou obrubu. Volný průchozí prostor na veřejném chodníku má šířku 1.5 m.

Uložení nosné konstrukce na pilířích je přímé, tj. nosná konstrukce je vetknutá. Na opěrách je nosná konstrukce uložena na dvojici resp. na opěře 4 na trojici hrncových ložisek. Na obou opěrách jsou navrženy povrchové mostní závěry s jednoduchým těsněním spáry.

Na pravém okraji vozovky jsou navrženy vpusti.

Na opěře 1 je navržena přechodová deska. Na opěře 4 je z prostorových důvodů a s ohledem na vedení převáděné komunikace navržena přechodová oblast se zesíleným přechodovým klínem bez přechodové desky.

Most je navržen na plnou zatížitelnost, tj. na hodnoty:

- normální: 32 t,
- výhradní: 80 t,
- výjimečná: 196 t.

Pro potřeby realizace stavby budou nasypány provizorní poloostrovy u obou pilířů. Z důvodu omezení zásahu do kapacity průtočného profilu vodoteče nebudou oba poloostrovy zřízeny současně, bude proveden nejprve jeden, po jeho odtěžení pak druhý. Spodní stavba bude budována v pažených výkopech. Vzhledem ke své výšce a přítomnosti železniční trati bude pažení za rubem opěry 4 kotvené pomocí zemních kotev.

Nosná konstrukce bude budována na pevné skruži. Skruž musí umožňovat převedení průtoku Q20 dle požadavku ČSN 736201. Umístění stojky skruže uvnitř koryta v hlavním poli se nepřipouští.

Poloha nového mostu vychází z polohy mostu stávajícího. Osy a pilíře stávajícího a nového mostu jsou v téměř identických polohách. Změnila se poloha opěr. Čela opěr nového mostu jsou posunuta cca o 1.0 m za čela opěr stávajících. Opěry jsou natočeny do směru osy vodoteče.

8.2.2 SO 251 – Opěrné zdi

Stavební objekt řeší výstavbu opěrných zdí. Opěrné zdi umožňují i při zvýšení nivelety nepřekročit patu stávajícího zemního tělesa.

Jsou navrženy železobetonové úhlové zdi navazující půdorysně i výškově na křídla mostu. U opěry 1 jsou vedeny podélně v souladu s osou komunikace. U opěry 2 je líc zdí navržen ve směru osy toku, resp. čela opěry a křídel.

Opěrné zdi u opěry 4 mají v horní části konzolu proměnné šířky, pomocí které je řešeno půdorysné rozšíření v oblasti směrového oblouku silnice III/12519 resp. sjezdu na účelovou komunikaci.

Základový blok zdí u opěry 1 je umístěn směrem k ose komunikace. Základový blok zdí u opěry 4 je z důvodu návrhu konzoly umístěn směrem od osy vozovky.

Založení opěrných zdí je plošné. Pod základovou spárou zdí u opěry 1 je navržena šterkopísková výměna, u opěry 4 výměna z hubeného betonu. Opěrné zdi u opěry 4 jsou kotvené pomocí horninových kotev.

Líc opěrných zdí u opěry 4 je opatřen kamenným obkladem.

Základové jámy opěrných zdí budou pažené. Pažení za rubem zdí u opěry 4 bude kotvené pomocí horninových kotev.

Terén před lícem zdí a opěr mostu bude zpevněn pomocí kam. dlažby do bet. lože. V dlažbě bude vytvarován příkop pro odvedení vody z vozovky a drenáží. V rámci SO 251 budou provedeny také příkopy odvádějící vodu přes mostu do vodoteče. Tyto příkopy jsou navrženy jako přejezdové šířky 5.0 m. Budou provedeny z nasucho vyskládaného lomového kamene. Toto řešení umožní postupné prorůstání dlažby trávou a lepší vizuální sjednocení s okolními zatravněnými

plochami. V každém z těchto příkopů je u břehu vodoteče navržen pás zpevněný bet. ložem vytvářející koridor pro snadnější přejíždění vozidlem.

V rámci SO 251 je řešena šachta u drážního propustu u opěry 4 vlevo. Šachta řeší mírné zvýšení terénu u čela propustku a odvedení vody z propustku do koryta vodoteče.

V rámci SO 251 bude na zasypávaných částech železniční opěrné betonové zdi proveden ochranný nátěr proti zemní vlhkosti.

8.3 Objekty ostatních skupin objektů

8.3.1 SO 001 – Demolice mostu

Stavební objekt řeší demolici stávajícího mostu ev. č. 12519-1. Stávající most má tři pole o rozpětí $20.25 + 26.5 + 20.25 = 67.0$ m. Nosnou konstrukci tvoří železobetonový parapetní nosník se spodní mostovkou. Spodní stavba je masivní z prostého betonu. Na zhlavích pilířů a nárožích dírků jsou kamenné bloky. Založení mostu je pravděpodobně plošné.

Na mostě je jednopruhová živičná vozovka se šířkou 3.95 m mezi obrubníky. Na vozovku navazují betonové římsy se zvýšenou obrubou a šířkou 0.5 m. Funkci zábradlí tvoří parapetní nosníky.

Nosná konstrukce je uložena na ocelových ložiskách. Na obou opěrách jsou povrchové mostní závěry typu GHH.

Stavební stav podle mimořádné prohlídky z 18. 3. 2016 je pro spodní stavbu i nosnou konstrukci ohodnocen stupněm VI (velmi špatný). Zatížitelnost mostu má následující hodnoty:

- normální: 6 t,
- výhradní: 14 t,
- výjimečná: 22 t,
- nápravový tlak: 4.5 t.

Detailní stav konstrukce je zřejmý z diagnostického průzkumu, který je samostatnou součástí projektové dokumentace.

Stávající most bude v rámci rekonstrukce demolován a nahrazen novou konstrukcí. Demolice proběhne do úrovně základové spáry nového mostu, tj. most bude demolován v celém objemu.

Vozovka bude odfrézována. Nosná konstrukce, spodní stavba a základy mostu budou postupně demolovány demoličními nůžkami nebo impaktorem. Předpokládá se, že demolice bude provedena z prostoru koryta. Demolovaný materiál bude z prostoru koryta průběžně odebírán a odvážen k dalšímu zpracování.

Před zahájením demolice bude provedena přeložka inženýrských sítí a bude zřízena provizorní lávka pro chodce.

Demolice bude provedena za vyloučeného provozu v oblasti mostu, tj. včetně koryta vodoteče.

8.3.2 SO 181 - Dopravně inženýrská opatření

Stavební objekt řeší objízdné trasy. Rekonstrukce mostu bude provedena za úplné silniční uzavírky předmětného úseku silnice III/12519. Jsou navrženy dvě objízdné trasy:

- objízdná trasa – sever, určená pro osobní vozy do 3.5 t,
- objízdná trasa – jih, určená pro nákladní vozy nad 3.5 t.

Délka objízdné trasy – sever je cca 21.8 km a je vedena převážně po silnicích III. třídy. Délka objízdné trasy – jih je cca 32.0 km. Jižní objízdná trasa je vedena převážně po silnicích II. třídy a slouží primárně k obsluze průmyslových objektů v Kácově. Zatížitelnost mostů na objízdných trasách je vyšší než zatížitelnost mostu ev. č. 12519-1.

Vedení objízdných tras je zřejmé z výkresových příloh SO 181.

Součástí stavebního objektu je:

- osazení, údržba, případně doplnění a demontáž dopravního značení pro objízdnou trasu,
- pasportizace objízdné trasy před uvedením do provozu a po ukončení provozu,
- kontrola stavu objízdné trasy v průběhu provozu na objízdné trase,
- opravy vozovky na objízdné trase před uvedením do provozu, v průběhu provozu a po ukončení provozu,
- další přípravné práce před uvedením do provozu (prořezání větví zasahujících do vozovky nebo bránících rozhledu, odstranění nánosů a vegetace na krajnicích).

8.3.3 SO 431 – Přeložka VO

Majitel osvětlení Městys Kácov, Jirsíkova 157, 285 09 Kácov.

Stávající veřejné osvětlení je tvořeno jednostrannou soustavou světelných míst, která se sestávají z ocelových stožárů, na kterých jsou zavěšena výbojková svítidla. Mimo most jsou svítidla napájena zemním kabelem, který je smyčkově zapojen mezi jednotlivé stožárové svorkovnice. Na mostě nejsou umístěny žádné stožáry VO. Napájení je přes most tvořeno dvojicí holých vodičů AlFe.

Po dobu demolice a stavby mostu bude zřízena provizorní lávka přes řeku Sázavu. Lávka bude osvětlena výbojkovými svítidly, která se nainstalují na dřevěný stožár výšky 4 m. Tento bude kotven do konstrukce lávky. Napájení bude realizováno ze stávajících rozvodů VO. Mezi stožárem č. 47 bude na samostatný dřevěný stožár zavěšen provizorní kabel VO. Tento bude následně veden po konstrukci lávky, přičemž u každého svítidla (celkem 6 ks) bude smyčkově zapojen do svorkovnice.

Následně se demontuje stávající osvětlení v prostoru stavby. Využitelný materiál bude předán majetkovému správci.

Osvětlení bude navrženo v souladu normou ČSN CEN 13201-1. Definitivní osvětlení bude v převážné části umístěno na římse opěrných zdí a mostu. Navrhuje se jednostranná soustava světelných míst, kterou budou tvořit stožáry o výšce 10 m. Na stožárech bude instalován výložník (1.5 m) a svítidlo výbojkovým nebo LED zdrojem světla. Napájecí kabelové vedení bude protaženo chráničkou v římse mostu, která bude u každého světelného místa vyvedena do boku římsy pod kotevní stoličkou stožáru (součást objektu mostu, resp. zdi). Napájecí kabel (předpoklad CYKY 4x16) propojí osvětlovací soustavy na obou březích řeky. Svítidla budou napájena kabelem CYKY 3-Jx1,5 vedeným z rozvodnice, která se umístí v patě stožáru. Celkem bude instalováno pět světelných míst.

Ve volném terénu bude kabelové vedení uloženo do pískového lože s krytím výstražnou fólií červené barvy. Pod silnicí se kabel zatáhne do chráničky založené pod konstrukci nové vozovky. Založí se rezervní chránička. Chráničky budou ve výkopu obetonovány. Uložení kabelů bude realizováno v souladu s ČSN 73 6005 a ČSN 33 2000-5-52 ed.2.

Bude zřízena ochrana před atmosférickým přepětím. Souběžně s kabelovým vedením bude položen zemnicí drát FeZn pr. 10 mm. Na mostě bude drát založen do betonové konstrukce římsy a u jednotlivých stožárů vyveden pro následné propojení na zemnicí svorku stožáru.

Součástí objektu je provedení výchozí revize dle ČSN 33 2000-6 a měření zemních odporů. Provizorní osvětlení na lávce bude demontováno.

8.3.4 SO 461 – Přeložka vedení CETIN

SO 461 je zrušen. Ve vyjádření zn. VE16001814 ze dne 10. 10. 2016 zástupce společnosti CETIN sdělil, že nezaměřené podzemní vedení SEK v zájmovém území stavby bude zrušeno bez náhrady. Na základě tohoto rozhodnutí je SO 461 zrušen a nebude realizován. V projektové dokumentaci pro stavební povolení zůstává formálně zařazen.

Majitel zařízení: Česká telekomunikační infrastruktura, a.s. (CETIN), Olšanská 2681/6, 130 00 Praha 3.

Na stávajícím mostě je evidováno podzemní vedení sítě elektronických komunikací (PVSEK) – metalický kabel na návodní straně mostu.

Navrhuje se realizace provizorní přeložky kabelu, trasa bude vedena na provizorní lávce (SO 901). Po dostavbě mostu bude nový kabel zatažen do chráničky, která bude založena v řím-sách mostu (SO 201) a opěrné zdi (SO 251). Bude instalován kabel konstrukce TCEPKPFLE o stejném počtu a průřezu žil, bude tedy zachováno stávající rozpárování. Spojky na stávající ka-belové vedení budou provedeny teplem smrštitelnou technologií, spojky se opatří elektronickým markerem.

Pro realizaci objektu je nutné zajistit elektrická měření vlastností před provizorní přeložkou a po dokončení definitivní překládky. Jedná se zejména o měření izolačního stavu, kontinuity žil a útlumových charakteristik mezi koncovými body (rozvaděči) metalické sítě.

Kabel bude ve volném terénu uložen do pískového lože s krytím 0.6 m a založením varovné desky a fólie oranžové barvy.

Stávající kabelové vedení a provizorní kabel na lávce budou demontovány.

8.3.5 SO 901 – Provizorní lávka

Stavební objekt řeší provizorní lávku pro pěší. Pěší provoz bude po dobu stavebních prací přesunut na provizorní lávku.

Provizorní lávka je navržena vpravo od mostu. Začátek je umístěn u vrat do areálu liho-varu, ukončení na vozovce silnice III/12519 nedaleko přístupu na nástupiště železniční zastávky. Kromě úseku podél obvodové zdi budovy v areálu lihovaru je stezka vedena na mostní kon-strukci. Celková délka lávky je cca 165 m, z toho cca 135 m je vedeno nad terénem.

Šířka chodníku na lávce je 1.5 m. Na obou stranách je zábradlí výšky 1.1 m. Lávka je opatřena provizorním VO.

Lávka je navržena jako bezbariérová.

Lávka je navržena pro převedení Q20 dle požadavku ČSN 736201 pro návrhovou kategorii 4.

8.3.6 SO 902 – Zajištění přístupu na staveniště

Stavební objekt řeší zajištění přístupu na staveniště na pravobřežní bermě vodoteče. Stávající přístupovou komunikaci do kempu nelze pro účely stavby plnohodnotně využít.

Je navržena výměna vozovky přístupové komunikace v úseku od napojení do silnice III/12519 k úrovni terénu bermy. Na části úseku jsou podél vozovky navrženy oboustranné železobeto-nové úhlové zdi zajišťující stabilitu zemního tělesa přístupové komunikace, resp. zemního tělesa silnice III/12519.

Směrové, výškové i šířkové řešení komunikace vychází ze stávajícího stavu. Předmětem úpravy není změna návrhových prvků komunikace, ale především její zesílení.

Nově navržená osa je oproti stávajícímu stavu mírně odkloněna od silnice III/12519. Ve spodní části v úrovni bermy je nová osa cca 0.9 m od osy stávajícího sjezdu. V horní části jsou osy téměř identické. Řešení umožňuje redukovat množství opěrných zdí na pravé straně komunikace. Osa je tvořena přímou, na začátku a konci jsou navrženy prosté směrové oblouky.

Je navržena niveleta se dvěma výškovými oblouky, vrcholový oblouk v místě napojení na silnici III/12519, údolnicový ve spodní části. Mezi oblouky je cca 10.0 m dlouhý úsek s konstantním sklonem. V horní části byla niveleta oproti stávajícímu stavu o cca 0.1 m zvýšena. Tím bylo vylepšeno napojení na silnici III/12519. Výškové řešení zajišťuje dostatečný rozhled pro zastavení dle ČSN 736109 pro návrhovou rychlost 20 km/h.

Stávající netuhá vozovka má proměnnou šířku 2.8–3.0 m. V novém stavu je navržena jedno-pruhová vozovka šířky 3.0 m s jednostranným sklonem směrem k vodoteči. Vozovka je netuhá celkové tl. 0.5 m. V oblasti mimo opěrné zdi je uvažováno s výměnou aktivní vrstvy tl. 0.3 m. Mimo opěrné zdi budou provedeny nezpevněné krajnice šířky 0.75 m.

Záchytný systém pro vozidla tvoří obruby výšky 0.15 m. Jako záchytný systém pro pěší je na levé straně na opěrné zdi navrženo silniční zábradlí výšky 1.1 m se dvěma madly.

Opěrné zdi jsou železobetonové úhlové. Zdi jsou rozděleny na dilatační úseky typické délky 5.0 m. Výška zdí je proměnná. Část výkopové jámy bude pažená pomocí záporového pažení. Předpokládá se použití ocelových zápor a betonových pažin. Z důvodu omezení rozsahu výkopů a zásahu do zemního tělesa silnice III/12519 bude pažení podél pravé zdi provedeno souběžně s lícem zdi bez pracovního prostoru. Na pažení bude provedena uhlazená vrstva stříkaného betonu, na kterou bude nalepena natavovaná izolace. Do této izolace bude opěrná zeď vybetonována jako do ztraceného bednění.

Odvodnění povrchu vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem směrem k levé rímse. V levé rímse jsou v pravidelném rastru 5.0 m navrženy odtokové chrliče. Pod chrliči jsou navrženy uklidňující jámky z říčního štěrku. Vzhledem k odvodňované ploše a četnosti chrličů se výraznější výtok vody z chrličů nepředpokládá. Skluzy a příkopy do vodoteče nejsou navrženy. Voda bude přetékat na terén, kde dojde k přirozenému vsaku podobně jako ve stávajícím stavu. Drenáž je vyústěna do skrytých vsakovacích jímek.

Pro provedení stavebních prací bude dočasně demontována část silničního svodidla na přiléhajících úsecích silnice III/12519. Obdobně bude dočasně demontována informativní dopravní značka u vjezdu do kempu. Kolidující kovové schodiště v oblasti horní části přístupové komunikace bude v kolidující části dočasně demontováno. Na toto období bude zřízeno provizorní dřevěné schodiště shodné šířky.

Vzhledem k provozu na pozemcích na bermě vodoteče je tento stavební objekt realizovat:

- v období od poloviny září do konce února, tj. mimo sezónu provozu rekreačního kempu,
- před zahájením stavebních prací na rekonstrukci samotného mostu.

Případná poškození přístupové komunikace stavbou budou pro skončení rekonstrukce opravena. Opravy budou provedeny mimo sezónu provozu kempu. Viz výše.

9 Výsledky a závěry podkladů, průzkumů a měření

Byly provedeny následující průzkumy:

- geologický průzkum,
- diagnostický průzkum,
- dendrologický průzkum.

Rozsah a závěru průzkumů jsou zřejmé z následujícího popisu:

9.1 Geologický průzkum

V oblasti stavby byl proveden geologický průzkum. V rámci průzkumu byly provedeny následující práce:

- jádrové inženýrskogeologické vrtý,
- odebrání vzorků podzemní vody s laboratorním určením agresivity,
- korozní průzkum (bludné proudy),
- geofyzikální průzkum metodou mělké refrakční seismiky (MRS),
- geofyzikální průzkum metodou vertikálního elektrického sondování (VES),
- rešerše archivních podkladů,
- geodetické práce, zaměření vrtů.

Bylo zjištěno, že předkvarterní podklad je tvořen sillimanticko-biotitickými pararulami až migmatity a nachází se v hloubce cca 3.5 m pod úrovní terénu údolní nivy. Horniny předkvarterního podkladu byly v závislosti na stupni zvětrání zařazeny do třídy R3, R4 a R5. Kvarterní pokryv v oblasti údolní nivy tvoří přípovrchové povodňové hlíny a jíly třídy F6 a 2.5–3.0 m mocná vrstva fluvialních jílovitopísčitých štěrků třídy G2, G3 a G4 terasy údolní nivy. Byly určeny základní fyzikální a mechanické vlastnosti zastižených zemin a hornin.

Byla určena úroveň hladiny podzemní vody. Přípovrchová zvětrání koresponduje s hladinou vodoteče. U opěry 4 byla zjištěna i druhý horizont hladiny podzemní vody v puklinovém prostředí předkvarterního podkladu. Bylo zjištěno, že podzemní voda nevykazuje agresivitu na betonové konstrukce.

Na základě zjištění korozního průzkumu byla doporučena ochranná opatření proti bludným proudům ve stupni 3 dle TP 124.

Z podkladů geofundu bylo zjištěno, že oblast stavby se nenachází v oblasti poddolovaného nebo sesuvného území.

Geologický průzkum obsahuje doporučení na plošné založení mostu.

9.2 Diagnostický průzkum

Byl proveden diagnostický průzkum konstrukce mostu. Mimo jiné byla zjištěna následující fakta:

- Beton spodní stavby vykazuje pevnost odpovídá pevností třídě C 6/7.5 až C 8/10, je hrubozrnný, velmi pórovitý až mezerovitý. Velikost dutin nalézajících se zejména kolem velkých zrn kameniva dosahuje 20 až 80 mm.
- Předsádku v pohledovém líci spodní stavby tvoří jemnozrnný beton dosahující průměrné nasákavosti cca 10 %, nedostatečně odolný kombinovanému působení vody, mrazu a chloridům.
- Beton nosné konstrukce odpovídá cca pevností třídě C 25/30 až C 30/37. S velkou pravděpodobností ztratil v povrchové vrstvě schopnost pasivace výztuže proti korozi.
- V oblasti zatékání případně průsaku vody z vozovky je beton kontaminován chloridovými ionty.

- Pod základovým blokem pilíře 3 byla zjištěna kaverna výšky cca 25 cm a hloubky cca 80 cm způsobená povodňovým proudem řeky.
- V horizontální styčné spáře mezi základem a dříkem pilíře 2 byla na návodní straně zjištěna kaverna výšky cca 5 cm a hloubky cca 100 cm způsobená mrazovou degradací betonu.
- Ložiska na opěrách jsou zablokovaná v krajní poloze a jsou pohybově nefunkční. Dilatační pohyb nosné konstrukce se nejspíše realizuje posunem desek vahadel po válcích.
- Ložiska na opěrách jsou postižena vrstevnatou korozí.
- Mostní závěry jsou netěsné.
- Podhled nosné konstrukce je významně poškozen dlouhodobými průsaky vody z vozovky.
- Pravé křídlo opěry 4 je výrazně vykloněné.

Na základě uvedených zjištění je v diagnostickém průzkumu doporučeno stávající most odstranit a nahradit novou konstrukcí.

9.3 Dendrologický průzkum

Byl proveden dendrologický průzkum zájmové lokality, tj. záboru stavby. Zkoumané dřeviny se nacházejí na zemním tělese silnice III/12519 resp. místní komunikace podél železniční trati a na pravém břehu vodoteče.

Na levém břehu převládají různé druhy slivoní, trnovník akát a javor klen. Na pravém břehu převládá na zemním tělese trnovníku akát, jilm vaz a javory. Na břehu vodoteče se nachází několik jedinců vrby bílé.

Stavbou nebude přímo dotčena žádná chráněná lokalita nebo chráněný strom.

Před zahájením stavebních prací je třeba získat příslušná povolení ke kácení. Kácení bude provedeno v období vegetačního klidu, tj. v období leden–březen. Dřeviny, které nejsou určeny ke kácení nebo smýcení musí být proti vlivům stavebních prací ochráněny dle ČSN 839061.

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

10.1 Rozsah dotčení

10.1.1 Ochranná pásma

Stavba zasahuje do ochranných pásem vybraných inženýrských sítí a konstrukcí. Jedná se o následující pásma:

Silnice III. třídy	15 m na obě strany od osy vozovky
Místní komunikace	15 m na obě strany od osy vozovky
Dráha celostátní a regionální	60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy
Podzemní komunikační vedení	1.5 m od krajního vodiče
Podzemní vedení elektrizační soustavy do napětí 110 kV včetně	1 m od krajního vodiče
Podzemní vedení zabezpečovací techniky	1 m od krajního vodiče

Vodovodní řad a kanalizační stoka do průměru 500 mm včetně	1.5 m od půdorysu
--	-------------------

Výše zmíněná ochranná pásma jsou definována v těchto předpisech:

- zákon č. 266/1994 Sb., zákon o drahách,
- zákon č. 127/2005 Sb., zákon o elektronických komunikacích,
- zákon č. 458/2000 Sb., energetický zákon,
- zákon č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu,
- zákon č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích.

Podzemní sítě nebyly v rámci zpracování projektové dokumentace zaměřovány. Jejich poloha uvažovaná v projektové dokumentaci je pouze přibližná.

10.1.2 Chráněná území

Stavba se nenachází v chráněném území.

10.1.3 Zátopová území

Most převádí silnici III/12519 přes údolní nivu Sázavy. Údlní niva je záplavovým územím.

10.1.4 Kulturní památky

Kulturní památky nejsou stavbou dotčeny.

10.2 Podmínky pro zásah

Podmínky pro provádění stavby stanoví příslušné dotčené orgány státní správy, správci nebo vlastníci dopravní nebo technické infrastruktury, resp. ostatní účastníci řízení na povolení stavby.

Mezi zásadní podmínky provádění patří především:

- informovat dotčený orgán resp. správce nebo vlastníka s dostatečným předstihem o zahájení prací,
- provádět práce podle platné legislativy, norem a předpisů správce,
- provádět práce podle schválené projektové dokumentace,
- vytyčit před zahájením stavebních prací podzemní inženýrské sítě,
- zabránit poškození existujících inženýrských sítí stavebními pracemi,
- zabránit poškození existujících sousedních objektů stavebními pracemi.

10.3 Způsob ochrany nebo úprav

Viz kap. 10.2

10.4 Vliv na stavebně technické řešení

Viz kap. 10.2

11 Zásah stavby do území

11.1 Bourací práce

V rámci stavby dojde k demolici stávajícího mostu ev. č. 12519-1. Demolici řeší SO 001.

V závěru stavebních prací budou demolovány provizorní konstrukce. Jedná se především o provizorní lávku. Její demolici řeší SO 901. Spolu s lávkou budou demolovány i provizorní přeložky inženýrských sítí. Ty jsou řešeny v rámci SO 431 a 461.

SO 461 je zrušen. Ve vyjádření zn. VE16001814 ze dne 10. 10. 2016 zástupce společnosti CETIN sdělil, že nezaměřené podzemní vedení SEK v zájmovém území stavby bude zrušeno bez náhrady. Na základě tohoto rozhodnutí je SO 461 zrušen a nebude realizován. V projektové dokumentaci pro stavební povolení zůstává formálně zařazen.

11.2 Kácení zeleně

Stavba vyvolá vybraných kácení stromů a smýcení vybraných keřů nacházejících se v trvalém a dočasném záboru. Jedná se o dřeviny rostoucí na násypovém tělese komunikace a roztroušený břehový porost. Jedná se především o náletovou vegetaci. Náhradní výsadba není navrhována.

V rámci přípravy stavby byl proveden dendrologický průzkum. Protokol dendrologického průzkumu je samostatnou součástí projektové dokumentace.

11.3 Rozsah zemních prací a konečná úprava

Součástí realizace stavby jsou i zemní práce.

Předpokládá se, že v oblasti stavby bude vzhledem k prostorovým možnostem zřízena pouze krátkodobá mezidepónie pro dílčí část zemin z výkopů nebo pro zásypy. Ostatní budou odvezeny mimo staveniště, nebo dopraveny z prostoru mimo staveniště.

Vyhovující výkopový materiál lze použít pro zpětný zásyp. Nevyhovující výkopový materiál bude odvezen na skládku.

11.4 Ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch

Svahy zemního tělesa bez zpevnění budou po dokončení stavebních prací ohumusovány v tloušťce 0.15 m. Na ohumusovaných plochách bude proveden hydroosev.

11.5 Zásah do zemědělského půdního fondu

V rámci stavby dojde k zásahu do zemědělského půdního fondu (ZPF). Předmětné pozemky jsou zřejmé ze záborového elaborátu, který je samostatnou součástí projektové dokumentace. Jedná se o pozemky v oblasti pravobřežní nivy vodoteče. Na jejich ploše je provozován rekreační kemp.

11.6 Zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa

V rámci stavby nedojde k zásahu do pozemků určených k plnění funkce lesa.

Stavba se nachází ve vzdálenosti do 50 m od hranice lesa.

11.7 Zásah do jiných pozemků

Na stavbě je uvažován trvalý a dočasný zábor v době trvání do jednoho roku.

Trvalý i dočasný zábor se nachází na pozemcích druhu:

- ostatní plocha,
- trvalý travní porost,
- zastavěná plocha a nádvoří,
- vodní plocha.

11.8 Vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků

V rámci stavby bude upraveno směrové a výškové vedení a šířkové uspořádání komunikace.

Stavba vyvolá přeložky vybraných inženýrských sítí. Jedná se o vedení VO a sdělovací vedení CETIN.

Vodní toky nejsou v rámci stavby měněny.

12 Nároky stavby na zdroje a její potřeby

12.1 Všechny druhy energií

Všechny druhy energií si zajistí zhotovitel z mobilních nebo místních zdrojů.

12.2 Telekomunikace

Telekomunikační spojení si zajistí zhotovitel pomocí mobilní technologie.

12.3 Vodní hospodářství

Užitkovou vodu si zajistí zhotovitel z mobilních nebo místních zdrojů.

Případné použití užitkové vody z vodoteče projedná zhotovitel se správcem vodoteče a s příslušnými orgány ochrany přírody. Bez souhlasného stanoviska nelze vodu z vodoteče užívat.

12.4 Připojení na dopravní infrastrukturu

Stavba se nachází na stávající komunikaci. Přístup je možný z přilehlých úseků komunikace.

12.5 Možnost napojení na technickou infrastrukturu

Viz **kap. 12.1**.

12.6 Druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby

Využitelný vytěžený materiál a stavební a demoliční odpady budou přednostně zpětně použity při stavebních pracích (např. vytěžená zemina v přirozeném stavu použita pro zásypy) resp.

budou nabídnuty správci k dalšímu využití (např. odfrézovaná živice, kamenné bloky z mostu apod.).

Nevyužitelné stavební a demoliční odpady budou uloženy na příslušné skládce. Na příslušné skládce bude uložen i komunální odpad sezbíraný z prostoru staveniště, resp. odpad podobný komunálnímu vyprodukovaný zhotovitelem.

Nebezpečné odpady (odpady charakteru "N" podle Katalogu odpadů) budou řádně označeny a vybaveny identifikačním listem. Při nakládání s nebezpečným odpadem bude zhotovitel postupovat podle pokynů a na základě souhlasu věcně a místně příslušného orgánu státní správy.

Nakládání s odpady řeší samostatná příloha projektové dokumentace.

13 Vliv stavby a provozu na PK na zdraví a ŽP

13.1 Ochrana krajiny a přírody

Stavba musí zamezit poškozování přírody.

Je třeba zabránit ohrožení kvality povrchové nebo podzemní vody. Bude prováděn pravidelný úklid prostoru staveniště. Stavební materiál a odpady budou skladovány tak, aby nemohlo dojít k jejich nekontrolovanému úniku.

Prašnost bude snižována pravidelným úklidem příjezdových komunikací užívaných stavbou. Při bouracích pracích bude k omezení prašnosti použito kropení.

Během demolice bude na vodoteči na povodní straně od mostu norná stěna pro zachycování plovoucích nečistot. Po ukončení demolice bude norná stěna demontována. S nečistotami bude naloženo jako s odpadem.

Kácení a smýcení bude provedeno v době vegetačního klidu.

Před zahájením prací je třeba získat povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo lev v souladu s § 8 zákona č. 114/1992 Sb. a § 8 vyhlášky č. 395/1992 Sb.

Dřeviny, které nejsou určeny ke kácení nebo smýcení musí být proti vlivům stavebních prací ochráněny dle ČSN 839061.

13.2 Hluk

Vzhledem k zástavbě je nutné omezit vliv stavební činnosti na okolí. Budou použity stavební mechanismy s nízkou hlučností. Hlučné práce budou přednostně prováděny v pracovních dnech od 8:00 do 18:00. Bude respektován noční klid (od 22:00 do 6:00).

Při provádění stavebních prací nesmí být překročeny povolené limity hluku stanovené v zákoně č. 258/2000 Sb. a jeho prováděcí vyhlášce, tj. nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

Pro omezení hluku během stavebních prací je především nutné:

- použít stavební mechanismy s nízkou hlučností - předpokládá se dobrý technický stav těchto mechanismů, tedy předpoklad, že budou splňovat deklarované a předpokládané hodnoty produkované hlučnosti,
- volit stavební postupy nezpůsobující zvýšenou hlukovou zátěž,
- provádět hlučné práce přednostně v pracovních dnech v době od 8.00 do 18.00 hodin, respektovat noční klid od 22.00 do 6.00,
- provádět hlučné práce, pokud je to možné, uvnitř odcloněného prostoru (např. řezání cirkulární pilou uvnitř stavební buňky apod.),
- přijmout další opatření doporučená ve stanovisku Krajské hygienické stanice.

Problematika hluku je detailněji řešena v hlukové studii, která je samostatnou přílohou projektové dokumentace.

13.3 Emise z dopravy

Jedná se o rekonstrukci stávajícího mostu. Převáděná komunikace není zkapacitňována. Rekonstrukce nevyvolá zvýšení úrovně emisí z dopravy na mostě.

Lze předpokládat krátkodobou zvýšenou zátěž emisemi stavebních strojů během provádění stavební činnosti, zejména během realizace zemních a bouracích prací.

13.4 Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje

Uživatelé závadných látek s nimi nakládají tak, aby nevníkly do povrchových nebo podzemních vod a neohrožily jejich prostředí, a řídí se při tom výstražnými symboly, uvedenými na obale výrobku s obsahem konkrétní závadné látky, a pokyny pro bezpečné zacházení s nimi, které stanoví zvláštní předpisy.

V případě vzniku havárie provede ten, kdo havárii zjistil nebo způsobil, ohlášení na některou z níže uvedených institucí:

- Hasičský záchranný sbor ČR,
- Policie ČR,
- správce povodí nebo vodního toku.

Instituce, které byla havárie nahlášena, automaticky přebírá další ohlašovací povinnost.

Po vzniku havárie je nutné neprodleně přistoupit k zneškodnění havárie a k odstraňování následků havárie. Při zneškodňování havárie a jejích následků se všichni řídí pokyny vodoprávního úřadu, případně České inspekce životního prostředí.

Opatřeními k předcházení havárie a způsoby jejího případného řešení se zabývá samostatná příloha zařazená v dokladové části projektové dokumentace.

13.5 Ochrana zdraví a bezpečnost pracovníků při výstavbě

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

Vzhledem k rozsahu stavby, typu konstrukce a technologii musí investor stavby:

- určit koordinátora BOZP pro realizaci stavby,
- doručit oznámení o zahájení prací na Oblastní inspektorát práce a
- zajistit vypracování a případné aktualizace plánu BOZP.

Povinnosti zhotovitele stavby v oblasti BOZP a PO vůči investorovi a koordinátorovi BOZP stanovují příslušné předpisy. Mezi povinnostmi patří především:

- předání informací o rizicích a zvýšeném požárním nebezpečí vznikajícím při zvolených technologických postupech,
- zajištění součinnosti při vyhodnocování možných rizik a
- uplatňování přijatých (organizačních, technologických apod.) opatření.

Před zahájením prací je nutné prověřit, zda pro konkrétní pracoviště nejsou nutná zvláštní bezpečnostní opatření, školení, případně zda není třeba zajistit další specifické podmínky (např. při práci v ochranném pásmu třetí strany).

O všech agendách a sjednaných podmínkách týkajících se BOZP a PO musí být vedena příslušná dokumentace.

Vybrané právní a ostatní předpisy:

- zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce,
- zákon č. 309/2006 Sb., zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci,
- zákon č. 133/1985 Sb., zákon o požární ochraně,
- nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích,
- 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. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci,
- nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu,

13.6 Nakládání s odpady

Viz [kap. 12.6](#).

14 Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti

14.1 Mechanická odolnost a stabilita

Všechny uvažované konstrukce byly navrženy v souladu s platnými technickými normami. Navržená řešení byla prověřena statickými výpočty.

14.2 Požární bezpečnost (umožnění zásahu jednotek HZS, únikové cesty apod.)

Přístup jednotek HZS k mostu je možný po silnici III/11533. Navržené konstrukce nepředstavují zvýšené riziko požárního ohrožení.

Požárně bezpečnostní řešení je přílohou průvodní zprávy.

14.3 Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí

Viz kap. 13.

14.4 Ochrana proti hluku

Viz kap. 13.2.

14.5 Bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na PK)

Pro zajištění bezpečnosti při údržbě mostu je na křídlech mostu navrženo lankové zábradlí.

- Stavba je navržena v souladu s platnými technickými normami.
- Řešení komunikace zajišťuje dostatečný rozhled pro zastavení pro návrhovou rychlost.
- Je navržen záchytný systém. Tvoří ho ocelové zábradelní svodidlo se svislou výplní resp. odrazný obrubník a zábradlí výšky 1.1 m se svislou výplní.
- Jsou navrženy směrové sloupky a dopravní knoflíky.
- Pro bezpečnost údržby je na místech s rizikem pádu navrženo lankové zábradlí s vodorovnou výplní.

14.6 Úspora energie a ochrana tepla (hospodárnost provozu, úsporné technologie při výstavbě a údržbě apod.)

Během stavebních prací budou přednostně použity moderní stroje s úsporným provozem. Hospodárnost užívání konstrukce po dokončení se oproti stávajícímu stavu nezhorší.

15 Další požadavky

15.1 Udržení užitných vlastností stavby

Definitivní konstrukce byly navrženy s životností 100 let, provizorní konstrukce na uvažovanou životnost.

Při návrhu byla zohledněna možnost snadné údržby mostu a ostatních konstrukcí.

15.2 Zabezpečení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Pěší komunikace jsou navrženy jako bezbariérové v souladu s požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

15.3 Ochrana stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí (povodně, bludné proudy apod.)

Velikost mostního otvoru nebude v rámci rekonstrukce zmenšena. Čela obou opěr jsou posunuta o cca 1.0 m směrem do zeminy. Poloha pilířů se nemění, jejich rozměr v podélném směru mostu je zmenšen o cca 0.45 m. O cca 0.95 m je zvýšena úroveň spodního povrchu nosné konstrukce.

Mostní otvor je navržen pro převedení průtoků Q_{100} resp. $1.15 \times Q_{100}$ s minimální volnou výškou nad hladinou dle požadavků pro návrhovou kategorii dopravního významu 1 dle ČSN 736201. Minimální volná výška mezi hladinou a spodním povrchem nosné konstrukce pro maximální naměřený průtok Q_{max} dosahuje 0.389 m. Je navrženo vetknutí nosné konstrukce do pilířů, tj. nehrozí riziko případného posunu nosné konstrukce při extrémních povodních.

Most je zařazen do 3. stupně ochranných opatření podle TP 124. Jsou navržena primární, sekundární a konstrukční opatření pro omezení vlivu bludných proudů.

16 Projednání projektové dokumentace

Projektová dokumentace byla projednána na oficiálních jednáních. Záznamy z jednání jsou přiloženy v samostatné příloze projektové dokumentace.

Přílohy průvodní zprávy

- požárně bezpečnostní řešení

Vypracoval: Ing. David Dvořáček
16. 6. 2017

Požárně bezpečnostní řešení

1 Požární riziko

Konstrukční řešení je následující:

- Stávající most – Spodní stavba, nosná konstrukce a římsy jsou z betonu, svodidlo a zábradlí jsou ocelové. Nejsou použity hořlavé materiály.
- Nový most – Spodní stavba, nosná konstrukce a římsy jsou z betonu, svodidlo a zábradlí jsou ocelové. Nejsou použity hořlavé materiály.

2 Počet osob

Stavebními úpravami řešených prostorů nedojde ke zvýšení počtu osob v řešeném objektu.

3 Zvýšení počtu osob s omezenou schopností pohybu

Stavebními úpravami řešených prostorů nedojde ke zvýšení počtu osob s omezenou schopností pohybu.

4 Záměna věcně příslušné projektové normy

Stavebními úpravami řešených prostorů nedojde ke změně věcně příslušné projektové normy.

Ad ČSN 73 0834, čl. 3.2:

- V řešených prostorech (objekt mostu) nedochází ke změně užívání ve smyslu ČSN 73 0834, čl. 3.2, jedná se o změnu stavby typu I.

Ad ČSN 73 0834, čl. 3.5:

- „objekt se mění nástavbou nebo vestavbou o více než dvě podlaží“ – stavebními úpravami nedojde k vestavbě stávajících prostorů,
- „objekt se mění přístavbou ...“ – stavebními úpravami nedojde k přístavbě stávajícího objektu,
- „výměna stropních konstrukcí v rozsahu větším než 75 % ...“ – stavebními úpravami nedojde k výměně stropních konstrukcí.

Nejedná se o změnu stavby skupiny III.

5 Koncepce PBŘ řešených prostorů

Fakticky nedojde k zásahu do stávající koncepce PBŘ. Původní koncepce PBŘ objektu zůstává zachována.

6 Situování objektu

Poloha řešení stavby je zřejmá z přehledé a koordinační situace, které jsou samostatnou přílohou projektové dokumentace.

7 Požární úseky

Jedná se o dopravní stavbu. Vzhledem k charakteru stavby není stanovováno.

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o změnu stavby skupiny I, není rozdělení na požární úseky dále posuzováno a je považováno za vyhovující. Požadavky ČSN 730834 kap. 4 jsou splněny.

8 Požární a ekonomické riziko, stupeň požární bezpečnosti

Jedná se o dopravní stavbu. Vzhledem k charakteru stavby není stanovováno.

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o změnu stavby skupiny I, jsou požární odolnosti stavebních konstrukcí považovány za vyhovující. Požadavky ČSN 730734, čl. 4a, b, d, f, jsou splněny (požární odolnost měněných stavebních prvků není snížena pod původní hodnotu, stupeň hořlavosti není zvýšen).

9 Únikové cesty

Jedná se o dopravní stavbu. Vzhledem k charakteru stavby není stanovováno.

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o změnu stavby skupiny I, jsou únikové cesty považovány za vyhovující. Požadavky ČSN 730834, čl. 4g, jsou splněny. Jedná se o objekt bez ztálého osazení osobami.

10 Odstupové vzdálenosti

Jedná se o dopravní stavbu. Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o změnu skupiny I a požadavky ČSN 730834, kap. 4c, jsou splněny, jsou odstupové vzdálenosti považovány za vyhovující bez průkazu výpočtem.

11 Technické vybavení

Jedná se o dopravní stavbu. Technické vybavení není navrženo. Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

12 Požární zabezpečení

Původní parametry zařízení umožňující protipožární zásah nejsou zhoršeny. Viz ČSN 730834, kap. 4i.

Komunikace – Příjezd a průjezd požární techniky je zabezpečen stávajícími komunikacemi a po dobu rekonstrukce mostu po objízdných trasách..

Objízdne trasy – Objízdne trasy vedou po stávajících obousměrných komunikacích II. a III. třídy. Jednopruhovové neprůjezdné komunikace delší než 50 m nejsou v řešené lokalitě navrženy. Po dobu stavby musí být zajištěn příjezd a přístup požární techniky k okolním objektům. Případné omezení průjezdnosti v důsledku výkopových prací bude ohlášeno 14 předem na adrese u místně příslušného HZS Středočeského kraje.

Požární voda – Požární vodu lze zjistit ze stávajícího vodovodní řad nebo vodoteče. Stávající vnější požární hydranty nejsou úpravami řešené lokality dotčeny. Pro vlastní objekt není požární voda požadována.

13 Elektrická požární signalizace

Jedná se o dopravní stavbu. Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

14 Přenosné hasicí přístroje

Jedná se o dopravní stavbu. Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

15 Opatření

Jsou navržena především následující opatření:

- Stavba bude provedena a provozována v souladu se zákonnými a podzákonými právními a ostatními předpisy.
- Bude zachován příjezd a přístup k sousedním objektům pro požární techniku.
- Případné omezení průjezdnosti v důsledku výkopových prací bude ohlášeno 14 dní předem na adrese místně příslušného HZS.
- Při koulaudaci bude předložen doklad o shodě pro jednotlivé materiály a prvky použité na stavbě.

Navrhovaná opatření jsou zapracována do příslušných částí projektu.

Vypracoval: Ing. David Dvořáček
16. 6. 2017