

ČÁST A

ČISTOPIS

Objednatel stavby:	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o. Se sídlem Zborovská 11 150 21 Praha 5, IČ: 000 66 001	Razítko, datum, podpis:
--------------------	---	-------------------------



Souřadnicový systém S-JTSK, Výškový systém Bpv

PRAGOPROJEKT, a.s. – K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4 – Tel. 226 066 111, Fax 226 066 118, e-mail: mailbox@pragoprojekt.cz			
Navrhl/vypracoval: Ing. Jan SÝKORA podpis:	Zodpovědný projektant: Ing. Jan SÝKORA podpis:	Výrobní ředitel: Ing. Jiří SALAVA	Zhotovitel: PRAGOPROJEKT, a.s., K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4
Technická kontrola: Ing. Jiří SALAVA podpis:	Hlavní inženýr projektu: Ing. Jan SÝKORA podpis:		

Kraj:	STŘEDOČESKÝ	Číslo zakázky:	15-542-2-000
Obec:	LYSÁ NAD LABEM	Číslo akce:	15-542
Objednatel:	KRAJSKÁ SPRÁVA A ÚDRŽBA SILNIC STŘEDOČESKÉHO KRAJE, p.o.	Datum:	11/2016
Akce:	II/272, Lysá nad Labem – most ev.č. 272-006 přes trať ČD Kolín-Všetaty a přes MK	Formát:	A4
Část:	SOUHRNNÉ ŘEŠENÍ	Měřítko:	
Příloha:	PRŮVODNÍ ZPRÁVA	Stupeň:	PDPS
		Číslo přílohy:	A0

"II/272, Lysá nad Labem – most ev.č. 272-006 přes trať ČD Kolín-Všetaty a přes MK"

PDPS

A PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Obsah:

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	2
2	ZÁKLADNÍ POPIS STAVBY	2
2.1	Základní údaje o stavbě.....	2
2.2	Význam stavby.....	2
2.3	Předpokládaný průběh výstavby.....	3
2.4	Vazby na územní plán	3
2.5	Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí	3
2.6	Umístění stavby	3
2.7	Celkový dopad stavby do zájmového území	4
3	Výchozí PODKLADY A PRŮZKUMY.....	4
4	Členění stavby a její popis	5
4.1	Seznam stavebních objektů:.....	5
5	Podmínky realizace stavby	5
5.1	Požadavky na provádění stavby.....	5
5.2	Věcné a časové vazby navrhované stavby	6
5.3	Zařízení staveniště.....	6
5.4	Přístup na staveniště	6
6	PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ).....	6
7	PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ.....	7
8	SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS.....	7
8.1	Popis stavebních objektů.....	7
9	Začlenění stavby do území a řešení širších vztahů na okolní území.....	16
9.1	Vazba na současnou dopravní infrastrukturu	16
9.2	Významné vybavení ovlivňující stavbu	16
9.3	Vztah stavby k chráněným prvkům přírody a krajiny	16
10	Ochranná pásma	16
11	Zásah stavby do území a jeho vybavení	17
11.1	Požadavky na změnu současného stavu	17
11.2	Změna využívání půdy.....	17
11.3	Přeložky a úpravy podmiňující stavbu	17
11.3.1	Pozemní komunikace.....	17
11.3.2	Sítě technického vybavení území	17
12	Základní nároky stavby na zdroje.....	17
13	Vliv stavby a provozu na pozemní komunikaci na zdraví a životní prostředí	18
14	Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti.....	19
15	Další požadavky	19
16	Změny proti DSP	20
17	Vypořádání podmínek stavebního povolení	20

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Stavba

Název stavby dle smlouvy o poskytování služeb:

„Oprava mostu ev.č .272-006-Most přes trať ČD a MK v Lysé nad Labem-zpracování PD“

název dokumentace :

**"II/272, Lysá nad Labem – most ev.č . 272-006 přes trať
ČD Kolín-Všetaty a přes MK"**

Název a obsah dokumentace je v souladu se stavebním záměrem dle smlouvy o poskytování služeb, odchýlný název PD vychází ze způsobu republikové evidence mostu u správce mostu

místo stavby :

intravilán obce Lysá nad Labem

katastrální území :

Lysá nad Labem (k.ú. 689505), Litol (k.ú. 689556)

kraj:

Středočeský

druh stavby :

rekonstrukce

Stavebník/ objednatel stavby

název a adresa :

Středočeský kraj, Zborovská 11, 150 21 Praha 5,
tel.: (+420) 257 280 111, e-mail: podatelna@kr-s.cz
IČ: 70891095, DIČ: CZ70891095

Objednatel dokumentace

název a adresa :

Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje,
příspěvková organizace
Praha 5 – Smíchov, Zborovská 11, 150 21 Praha 5
IČ: 00066001, DIČ: CZ00066001

Zhotovitel dokumentace

název a adresa :

PRAGOPROJEKT a.s.,
K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4,
IČ: 45272387 DIČ CZ 45272387
Tel.: (+420) 226 066 111, Fax.: (+420) 226 066 118
e-mail: mailbox@pragoprojekt.cz,
internet: www.pragoprojekt.cz

vedoucí projektu:

Ing. Jan Sýkora

2 ZÁKLADNÍ POPIS STAVBY

2.1 Základní údaje o stavbě

Druh stavby: rekonstrukce

Rozsah stavby: most a opěrné zdi včetně úseku komunikace mezi sousedními křižovatkami (Jedličkova x Smetanova a Mírová x Družstevní)

Stavba na silnici II/272 ve městě Lysá nad Labem

2.2 Význam stavby

Most na silnici II/272 procházející městem Lysá nad Labem přes železniční trať celostátní ((Nymburk hl.n.) Kutná Hora hl.n. – Lysá nad Labem (Ústí nad Labem záp.) - dle TTP č.502A, Lysá nad Labem- Praha-Vysočany - dle TTP č.503A)) a regionální dráhy (Lysá nad Labem – Milovice - dle TTP č. 524B) je součástí silně dopravně zatížené komunikace (dle sčítání dopravy 2010 se jedná o cca 9500 vozidel /24 hodin). Hlavním důvodem rekonstrukce je zhoršující se technický stav nosné konstrukce mostu s výhledovou minimální životností konstrukce i po provedení opravy. Ekonomicky efektivním řešením je rekonstrukce mostu, která zajistí dlouhodobou životnost a bezpečnost pro silniční provoz na mostě a bezpečnost železničního provozu pod mos-

tem. Rekonstrukce mostu bude probíhat za plné uzavírky silniční komunikace pro veškerý provoz. Rekonstrukce mostu vyvolá i omezení rychlosti na provozované železniční trati podle etap výstavby.

2.3 Předpokládaný průběh výstavby

Zahájení stavby a její ukončení je podmíněno splněním podmínek stavebního řízení. Předpokladem je stavbu realizovat během cca 76 týdnů s ohledem na charakter mostu a jeho význam. V současné době není znám přesný termín realizace stavby- předpokládá se zahájení v roce 2017. Po dobu výstavby bude osobní i nákladní doprava z úseku komunikace II/272 zcela vyloučena. Tato uzavírka vyvolá dopravní komplikace nejen ve městě Lysá nad Labem, ale také v širším okolí tohoto města. Objízdné trasy jsou stanoveny na základě projednání s odbory dopravy, Policií ČR, HZS a správcem mostů. Rekonstrukce mostu má i dopady do železničního provozu pod mostem- pro jednotlivé etapy prací je nutné vylučování kolejí po etapách včetně vypínání trakčního vedení.

Navrženo je příslušné dopravně inženýrské opatření, které je součástí SO 103.

2.4 Vazby na územní plán

Územní plán města Lysá nad Labem je platný a dle tohoto plánu se nemění současný stav – tj poloha mostu a silnice II/272 v intravilánu města

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

Stavba se nenachází v blízkosti EVL, ptačí oblasti ani území NATURA 2000. Stavba nezasahuje do nadregionálního koridoru, nezasahuje biocentra ani biokoridory. .

2.6 Umístění stavby

Soulad s územně plánovací dokumentací

Soulad s územně plánovací dokumentací města Lysá nad Labem se neposuzuje, stávající most na II/272 s územním plánem nekoliduje.

Stručná charakteristika zájmového území

Zájmové území je v oblasti opravy mostu rovinaté až mírně zvlněné v intravilánu města Lysá nad Labem.

Zdůvodnění navrženého řešení

Současný technický stav mostu se rychle zhoršuje – především rychle narůstá obsah chloridů v betonu. Množství chloridových iontů je velmi vysoké a mnohonásobně překračuje kritéria (až 9 x) jak pro železobetonové, tak předpjaté betonové konstrukce. Tyto ionty nelze zásadním způsobem odstranit, lze pouze zpomalit degradační procesy v betonu a krátkodobě docílit potřebnou zásaditost prostředí, která vytváří ochranu výztuže. Závěry průzkumů udávají životnost konstrukce v horizontu 5-10 let. Rekonstrukce mostu zajistí jeho další funkci důležité dopravní spojnice a za jistí technické parametry mostu dle soustavy platných norem pro zatížení mostů silniční dopravou. Současně podpěry mostu jsou navrženy na mimořádné zatížení nárazem vykolejeného železničního vozidla Rekonstrukce zajistí potřebnou zatížitelnost mostu a dojde k zachování všech stávajících funkcí a vazeb v okolním území.

Umístění stavby

Stavba je umístěna na silnici II/272 ve městě Lysá nad Labem a ochranném pásmu dráhy včetně pozemků SŽDC s.o a ČD a.s. Dále zasahuje dočasnými zábory a věcnými břemeny především na pozemky v majetku města Lysá nad Labem a další subjekty – viz A5.2

Stavba se nachází v železniční kilometrůžiti:

Část celostátní dráhy zařazené do sítě TEN-T:

(Nymburk hl.n.) Kutná Hora hl.n. – Lysá nad Labem (Ústí nad Labem záp.) , (dle TTP č.502A, dle JŘ pro cestující č. 231)

Lysá nad Labem- Praha-Vysočany (dle TTP č.503A, dle JŘ pro cestující č.231),
Regionální dráha: Lysá nad Labem – Milovice (dle TTP č. 524B, dle JŘ pro cestující č.232)

Začátek stavby:	ŽST Lysá nad Labem- žkm 336,950 ve staničení trati č. 502A Kutná Hora – Lysá nad Labem
	ŽST Lysá nad Labem- žkm 0,560 ve staničení trati č. 524B Lysá nad Labem – Milovice
	ŽST Lysá nad Labem- žkm 0,743 ve staničení trati č. 503A Lysá nad Labem- Praha-Vysočany
Konec stavby:	ŽST Lysá nad Labem- žkm 337,168 ve staničení trati č. 502A Kutná Hora – Lysá nad Labem
	ŽST Lysá nad Labem- žkm 0,348 ve staničení trati č. 524B Lysá nad Labem – Milovice
	ŽST Lysá nad Labem- žkm 0,753 ve staničení trati č. 503A Lysá nad Labem- Praha-Vysočany

Stavba se nachází ve staničení silnice II/272 – (Český Brod – Lysá nad Labem – Benátky nad Jizerou – Bezno – Katusice – Bělá pod Bezdězem) od 15,281-15,705

2.7 Celkový dopad stavby do zájmového území

a/ účelnost stavby

Rekonstrukcí mostu na silnici II/272 dojde do budoucna k zachování dopravního propojení částí města rozdělených železniční tratí a k zajištění bezpečnosti silničního i železničního provozu. Výškové a směrové poměry na mostě a v jeho okolí se zásadně nemění.

b/ ovlivnění ŽP a krajiny

Výsledek rekonstrukce mostu nemění jeho vliv na ŽP a krajinu. Únosnost mostu se zásadně nezvyšuje, prodlužuje se jeho životnost a bezpečnost. Z hlediska hluku nedochází k podstatným změnám- asfaltová vozovka je zřízena i po rekonstrukci mostu, osazením povrchových dilatačních závěrů v kombinaci s progresivní otevřenou recepturou asfaltové směsi (tzv. nízkohlučný asfalt) lze očekávat i snížení hlukové zátěže v závislosti na kvalitě provedených prací. Dopad z hlediska krajinného rázu je nulový.

c/ opatření na eliminaci, minimalizaci, případně kompenzaci účinků stavby na ŽP

Podstatná pro vliv stavby na okolí bude doba výstavby (lze ji minimalizovat při výběru zhotovitele a organizací prací na mostě při zajištění výborné kvality prací). Při demoličních pracích tím bude zajištěno, aby odstraňovaný materiál nepadal do prostoru pod mostem a aby byla minimalizována prašnost. Zvýšenou hlučnost v průběhu stavby lze eliminovat např. kapotovanými motorovými jednotkami, u některých druhů prací (např. vrtání zápor nebo beranění štětovic) snížení hluku ale není proveditelné. Stavba nevyžaduje kácení lesní a mimolesní zeleně (keře a stromy), stavba nevyžaduje vyjmutí pozemků ZPF a LPF. Stavba probíhá za plné uzavírky komunikace včetně pěších.

3 VÝCHOZÍ PODKLADY A PRŮZKUMY

Základními podklady pro zpracování dokumentace DSP/PDPS byl požadavek na prověření životnosti mostní konstrukce a stanovisko správce mostu na základě provedeného stavebně technického průzkumu a projednání technického řešení rekonstrukce mostu včetně koordinace se stavbou SŽDC týkající se „Rekonstrukce ŽST Lysá nad Labem“. Bylo provedeno geodetické zaměření mostu a byly zjištěny od správců stávající inženýrské sítě a provedeno jejich vytýčení a geodetické zaměření (pro starší sítě bez digitálních podkladů). Dále byl zpracován inženýrsko-geologický průzkum a korozní průzkum.

Stavebně-technický průzkum (Ing. Zdeněk Vávra-07-08/2015, 06/2016) se zaměřil na vizuální prohlídku, stanovení pevnosti v tlaku na vývrtech a nedestruktivně, stanovení tloušťky krycí vrstvy výztuže, stanovení obsahu chloridových iontů, hloubku karbonatice a pevnost v tahu povrchových vrstev. Výsledky průzkumu jsou uvedeny v textech jednotlivých SO.

Stavbou nejsou dotčeny žádné stromy, není potřeba ani kácení stromů- nebyla tedy zpracovaná žádná dendrologická evidence. V rámci PD jsou uvedené podklady zpracovány.

4 ČLENĚNÍ STAVBY A JEJÍ POPIS

Způsob značení stavebních objektů je navržen dle Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací (platnost 02/2007) a Dodatku č.1 (platnost 01/2010).

000	Objekty přípravy staveniště
100	Objekty pozemních komunikací
200	Mostní objekty a zdi
400	Podzemní a nadzemní vedení elektro a sdělovací
650	Objekty drah
700	Objekty pozemních staveb

Provozní soubory nejsou předmětem stavby.

4.1 Seznam stavebních objektů:

000	Objekty přípravy staveniště
001	Demolice stávajícího mostu ev.č. 272-006
100	Objekty pozemních komunikací
101	Úprava silnice II/272
102	Dopravní značení trvalé
103	Dopravně inženýrská opatření
104	Účelová staveništní komunikace
105	Dočasná autobusová zastávka
200	Mostní objekty a zdi
201	Most ev.č. 272-006
202	Opěrné zdi - směr Litol - sanace
203	Opěrné zdi - směr Lysá - sanace
400	Podzemní a nadzemní vedení elektro a sdělovací
401	Úprava veřejného osvětlení na úseku II/272
402	Ochrana kabelových vedení CETIN
650	Objekty drah
651	Provizorní přejezdy v kolejišti
652	Přeložky drážních kabelů ČD Telematika
653	Přeložky drážních kabelů SSZT
654	Přeložky drážních kabelů SEE
655	Úpravy trakčního vedení
656	Ukolejnění kovových konstrukcí
657	Ochrana kolejiště při demolici
700	Objekty pozemních staveb
701	Přístupová schodiště na most 272-006

5 PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

5.1 Požadavky na provádění stavby

Předpokládaná doba výstavby je dle předběžného harmonogramu 76 týdnů. Detailní postup výstavby včetně dílčích termínů ukončení jednotlivých stavebních objektů či prací navrhne zhotovitel stavby podle podmínek a termínů, které vyplynou ze zadávacího řízení a budou zakotveny ve smlouvě o dílo.

Termíny zahájení a dokončení stavby nejsou dosud známy. Předpokládá se, že stavba bude realizována v roce 2017-2018. Postup výstavby vyplývá z potřebné návaznosti jednotlivých prací.

Budou provedeny přípravné práce a následně instalace dopravního značení v rámci DIO. Všechny inženýrské sítě budou vytýčeny oprávněnými osobami s případným provedením jejich ochrany.

Stavbu částečně ovlivňuje okolní vedení sítí, především v kolejišti a také mimo kolejiště v místních komunikacích. Při rekonstrukci je nezbytné pro práci v blízkosti trakce (3kV) využívat proškolený personál, v místě prací bude trakční vedení vypnuto a vyzkratováno. Vypnutí se řídí sekcemi zapojenými do odpojovačů. Prováděné práce včetně jsou prováděné i v ochranném pásmu sítí. Dalším omezením je nutné snížení rychlosti projíždějících vlaků kolem pracovního místa na rychlost 50 km/h. Pro práce v prostoru SŽDC se vyžaduje dodržování interních předpisů SŽDC, zejména:

- SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
- SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
- SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis
- SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností
- SŽDC Ob1 Vydávání povolení ke vstupu do prostor SŽDC s.o.
- SŽDC Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany SŽDC s.o.

Současně je nezbytné zajistit přístup s minimálním omezením do sousedících nemovitostí a komerčních objektů.

5.2 Věcné a časové vazby navrhované stavby

Termíny zahájení a dokončení stavby nejsou dosud známy. Předpokládá se, že stavba bude realizována v roce 2017 -2018. V příloze A5 je předběžně stanoven rozsah prací na celkovou dobu stavby v délce do 76 týdnů včetně technologických a klimatických přestávek.

5.3 Zařízení staveniště

Pro objekty zařízení staveniště (sklady, buňky, materiál, odstavení strojů apod.) není určena plocha, předpokládá se možnost využít plochu vlastní silniční komunikace a především plochy pod mostním objektem a v blízkosti mostního objektu. Další plochy pro zařízení staveniště si zajistí zhotovitel stavby např. s městem Lysá nad Labem či jinými majiteli pozemků v okolí stavby na základě smluvních vztahů.

5.4 Přístup na staveniště

Staveniště je přístupné z obou stran mostu a to po komunikaci II/272, dále z pozemku 3476/2 (ul. 9.května) a pozemku 621/51 (ul. Sokolovská)- podrobněji viz část A.

Pro ochranu chodců, které nelze ze staveniště vyloučit, je zřízena mobilní zábrana tak, aby byl pěší proud zřetelně oddělen od silničního a staveništního provozu. Staveništní provoz a prostor bude obdobně vymezen. Pro přístup nákladních vozidel do průmyslových objektů v ulici U Dráhy z ul. 9.května je navržen vymezený prostor pro průjezd staveništěm a zhotovitel bude koordinovat postupy prací s dopravní obsluhou průmyslových objektů.

6 PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)

- Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace, Zborovská 11, 150 21 Praha 5, Technicko správní úsek Mnichovo Hradiště
- ČD Telematika Pod Tábořem 369/8a, 190 00 Praha 9
- ČEZ Distribuce, a.s. Plzeň, Guldenerova 19, 303 28
- CETIN, a.s. Praha 3, Olšanská 6, 130 34
- RWE GasNet, s.r.o. Klíšská 940, 401 17 Ústí nad Labem
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Partyzánská 24, 170 00 Praha 7
- STAVOKOMPLET spol.s r.o.Zápy, Královická 251, 250 01 Brandýs nad Labem
- Václav Bílek Na Výsluní 1787, 289 22 Lysá nad Labem – správa VO

7 PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

Vzhledem k rozsahu rekonstrukce, technologickým požadavkům a požadavku zajištění obousměrného provozu se nebudou rekonstruované části mostu a silnice postupně předávat do provozu. Bezprostředně po převzetí budou uvedeny do provozu přeložky sítí (SO 652,653,654,655)

8 SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS

V rámci zpracování dokumentace byly použity podklady, požadavky a konzultace s dotčenými orgány a majiteli a správci inženýrských sítí. Dostupné připomínky a požadavky byly v dokumentaci vypořádány.

8.1 Popis stavebních objektů

SO 001 Demolice stávajícího mostu ev.č. 272-006

- Charakteristika mostu: trvalý silniční most přes místní komunikaci a železniční trať celostátní a regionální dráhy, směrově v přímé, ve výškovém zakružovacím oblouku, jednopodlažní s horní mostovkou, nepohyblivý, kolmý, železobetonový monolitický rámový a železobetonový prefabrikovaný deskový o 9-i polích plošně založený
- Délka přemostění: 210,42 m,
- Délka nosné konstrukce: 211,92 m,
- Rozpětí pole: 19,54+2*20,35+20,45+26,71+36,94+26,88+20,29+19,56 m,
- Šikmost mostu: 90,00°,
- Volná šířka mostu: 14,26 m,
- Šířka průchozího prostoru: 2*2,0 m
- Šířka mostu: 15 m,
- Světlost mostu kolmá : 18,8+2*19,52+19,62+25,88+36,11+26,05+19,46+18,82 m,
- Úložná výška: 1,32 m,
- Plocha mostu: 3178,8 m²
- Zatížitelnost: Vn=19t (normální) , Vr=48 tun (výhradní), Ve=117 t (vyjímečná)
- Vozovkové souvrství: asfaltové
- Počet otvorů: 9.

Silniční most na II/272 o 9-i polích sestává ze 6 prostých polí, které tvoří částečně předpjaté KA nosníky – na šířku pole 14 ks a spojitou komorovou rámovou konstrukcí z monolitického předpjatého železobetonu- 5-i komorový průřez. Spodní stavba je železobetonová, plošně založená, příčník mezi prefa nosníky je částečně skrytý předpjatý, příčník v monolitickém rámu je integrovaný v komorovém průřezu , předpjatý. KA – nosníky jsou uloženy na elastomerových ložiscích, monolitický rám na ocelových válcových ložiscích. Most byl realizován v 70-letech 20. století, sanace proběhla na přelomu tisíciletí. Most vykazuje značný obsah chloridů a nekvalitní spojení spodní desky komorového průřezu se stěnami komor v monolitické části. Most je hodnocen stavem V-špatný.

Objekt řeší demolici stávajícího mostu, která se týká jednak prefabrikované části mostu z KA nosníků v krajních 3 polích navazujících na opěrné zdi a dále na demolici monolitického vícekomorového spojitého rámu nad kolejištěm SŽDC. Demolice prefabrikované části bude provedena pomocí autojeřábů s následným rozdrčením prefa nosníků a roztřídění hmot a odvezením na skládku. Monolitická předpjatá část nad kolejištěm bude před zahájením prací v krajních polích podepřena a ve středním poli bude instalována vyvážecí skruž, na kterou budou zavěšeny postupně odřezávané části konstrukce. V žebrech komorové konstrukce jsou průběžné kabely, proto je navrženo podepření pro zajištění stability po provedení přerušení kabelů. V deskách v poli a na podporami jsou krátké kabelové úseky, které bude možné využít při postupu prací.

SO 101 Úprava silnice II/272

Jedná o rekonstrukci stávající pozemní komunikace II/272 v úseku od křižovatky ulic Na Zemské stezce x Mírová x Družstevní přes přemostění kolejiště SŽDC do blízkosti křižovatky Jedličkova x Smetanova. Délka rekonstrukce je dána především délkou a ukončením opěrných zdí na předpolí mostu. Celková délka rekonstrukce činí 421,27 m.

Silnice II/272 přechází mostním objektem přes kolejiště SŽDC v přímé v původní ose silnice. Rekonstrukce silnice zcela zachovává stávající směrové řešení, aby v budoucnu bylo možné řešení úpravy křižovatky Mírová x Družstevní a aby současně nedošlo ke změně trasy komunikace, které je nutno řešit v územním řízení ve velmi komplikovaném prostoru městské zástavby a komerčních objektů. Trasa je navržena na návrhovou rychlost $v_n=50$ km/h.

Výškové řešení je předurčeno stávajícím stavem a nutností napojení na stávající místní komunikace v ZÚ (začátek úpravy) a KÚ (konec úpravy). Niveleta trasy stejně jako ve stávajícím stavu má maximální možný podélný sklon $s = 6,00\%$, minimální $s=0,16\%$. Minimální údolnicový oblouk je navržen o poloměru $R_u= 1360$ m, minimální vrcholový oblouk je navržen o poloměru $R_v=1040$ m, nad železnicí se výškové řešení mění zdvihem o 870 mm.

Návrh příčného uspořádání se nemění - vychází z šířky stávající silnice II/272 v místě navržené úpravy tj. se stejnou šířkou jízdního pruhu 3,5 m , vodícím proužkem 0,25 m a přidruženým pruhem 1,5 m s uvažováním provozu cyklistů . Šířka chodníku 2,0m se také nemění. V prostoru stavby v oblasti objektů určených k bydlení se nemění niveleta komunikace, její sklon a charakter nosné konstrukce (opět předpjatá železobetonová konstrukce)

Obrusná vrstva vozovky je navržena z tzv. nízkohlučného asfaltu (útlum dle receptury a dodavatele se dle podkladů pohybuje kolem 3 dB, případně až do 6 dB)

Do tohoto SO 101 je zahrnut z navazující stavby „II/331 Lysá nad Labem, rekonstrukce silnice“ (s již platným stavebním povolením) rekonstrukce křižovatky Mírová x Družstevní na ZÚ nový přechod pro pěší délky 8,0 m a šířky 3 m. Důvodem je koordinační návaznost a nezasahování do konstrukce opěrných zdí SO 202 včetně říms při rekonstrukci křižovatky.

SO 102 Dopravní značení trvalé

Obsahem objektu je návrh trvalého svislého a vodorovného dopravního značení v rozsahu stavby.

Svislé dopravní značení (dále jen SDZ) a vodorovné dopravní značení (dále jen VDZ) jsou navrženy v souladu s platným zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a s platnou vyhláškou MD č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Veškeré SDZ v rámci tohoto objektu bude provedeno v základní velikosti z fólie třídy RA2.

VDZ bude na novém povrchu silnice II/272 realizováno ve dvou fázích. Nejprve bude VDZ provedeno jednosložkovou reflexní barvou. Po stabilizaci vlastností povrchu vozovky, příp. po skončení zimního období bude provedeno definitivní značení z materiálu s dlouhou dobou životnosti. Veškeré vodorovné dopravní značení na silnici II/272 bude v plastovém profilovaném/strukturálním provedení bez zvukového efektu, s výjimkou značek V13 které budou v hladkém provedení. Veškeré VDZ musí být retroreflexní.

SO 103 Dopravně inženýrská opatření

Objekt řeší rozsah dopravně-inženýrských opatření (úplná uzavírka silnice II/272 na mostě a předpolí) a dopady do dopravní obslužnosti širokého okolí města Lysá nad Labem včetně složek IZS. Opatření jsou zpracována na základě projednání s odbory dopravy dotčených měst a bývalých okresů, dttto s dopravními inženýry Policie ČR a dalšími dotčenými subjekty.

Dopravně inženýrská opatření jsou zpracována podle zásad TP 66 („Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“) s přihlédnutím k ŘSD (tj. R-plánům, schémům řady D, standardům PPK, Provozním směrnicím), ZTKP kap. 14 a na platnost vyhlášky č. 294/2015 Ministerstva dopravy, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, souvisejících technických norem a technických podmínek Ministerstva dopravy. Předpisy ŘSD budou zohledněny pouze na dálnicích a sil. I/38.

SO 104 Účelová staveništní komunikace

Objekt řeší úpravu stávající polní komunikace umístěné na pozemcích Povodí Labe pro potřeby stavby rekonstrukce mostu. Stávající polní komunikace je nezpevněná, prašná s výmoly. Proto je po sejmutí vrchní vrstvy je zřízena konstrukční sestava dle Katalogu polních cest : nástřik N-DV včetně zesílení, R-mat 2*85 mm, šterkodrt' do 380 mm. Tloušťka podkladní vrstvy bude kolísat podle rozsahu poškození stávajícího povrchu polní komunikace. Tato komunikace bude osazena dopravním značením – B1 - zákaz vjezdu všech vozidel s dodatkovou tabulkou „ Mimo vozidel stavby mostu 272-006“.

SO 105 Dočasná autobusová zastávka

Objekt řeší pro zajištění veřejné dopravy zřízení dočasné autobusové zastávky v ulici Na Zemské stezce v blízkosti s křížením s ulicí U Nové hospody před nemovitostí č.p. 330 (parcela č. 621/64. Zastávka bude sloužit jako výstupní (příp. nástupní) pro přístup cestujících k jižní části podchodu v ŽST Lysá nad Labem. Zastávka je umístěna na chodníku č.kat. 621/81 a komunikaci č.kat 3477/1. Délka zastávky mezi vjezdy do přilehlých nemovitostí je 15 m. Nástupní plocha je ze silničních panelů uložených na posyp ze šterkodrtě, na terén je uložena separační geotextilie. Výška nástupní hrany je 180-200 mm nad přilehlou komunikací. Zastávka je vybavena montovaným nebo prefabrikovaným přístřeškem (např. 2*3-4 m- dle dostupné produkce), označ-níkem a košem. Plocha nástupiště bude vyvýšena nad stávající chodník, proto budou dobetono-vány vyrovnávací klíny ve sklonu min1:8. Vzhledem ke stavu povrchu budou veškeré úpravy (podsypy, dosypávky, dobetonávky) provedeny na separační vrstvu (např. geotextilie), aby po demontáži, odtěžení resp. odbourání materiálu nebyl poškozen původní podklad. Nástupní za-stávka v ul. Na vlečce v blízkosti křížení s ul. Na Zemské stezce na pozemcích č.kat. 74/4 a 345 (k.ú. Litol) je řešena stejným způsobem. Způsob obsluhy zastávek závisí na zajištění linek veřejné dopravy dopravcem v rámci systému ROPID.

Úpravy navržené pro SO 105 jsou ve smyslu zák. 183/2006 - §79, odst.2 písm. r) a §83, odst.3

SO 201 Most ev.č. 272-006

- Charakteristika mostu: trvalý silniční most přes místní komunikaci a železniční trať celostátní a regionální dráhy (viz odst.2.6), směrově v přímé, výškově v zakružovacím oblouku, jednopod-lažní s horní mostovkou, nepohyblivý, kolmý, železobetonový trámový prefabrikovaný hybridně předpjatý s monolitickou železobetonovou spřahující deskou (2* 3 spojitá pole) a ocelový tří-komorový spojitý přes železnici(3 pole), celkem o 9-i polích , uložený na ložiscích. Podpěry mostu plošně založené
- Délka přemostění: 210,540 m,
- Délka mostu: 214,540 m
- Délka nosné konstrukce: 60,820 m+ 90,690 m + 60,820 m,
- Rozpětí pole: 19,75+20,40+19,75+26,40+37,00+26,40+19,75+20,40+19,75 m,
- Světlost mostu kolmá: 18,321+18,80+18,35+24,50+35,002+24,50+18,35+18,80+18,321 m,
- Šikmost mostu: 90,00°,
- Volná šířka mezi obrubami: 10,50 m,
- Volná šířka mezi zábradlími: 14,50 m
- Šířka průchozího prostoru: 2*2,0 m
- Šířka mostu: 15 m,
- Výška mostu nad terénem: 8,804 m
- Stavební výška: 1,424 m – spřažená betonová část
 - 1,545 m – ocelová část
- Úložná výška: 2,312 m – opěry
 - 2,293 m – pilíře P2,P3, P8, P9
 - 2,246 m – pilíře P4, P7
 - 2,106 m – pilíře P5, P6
- Plocha mostu: 3178,8 m²
- Zatížení: Skupina 1 dle ČSN EN 1991-2/2012 (tab. NA.2.1)

- Vozovkové souvrství: asfaltové
- Počet otvorů: 9.

Objekt řeší náhradu stávajícího mostu se stejným šířkovým uspořádáním a s podpěrami v místě původních podpěr. Návrh nové nosné konstrukce vychází ze soustavy novým norem pro zatížení silniční dopravou. mostů technického řešení rekonstrukce s použitím konstrukce s horní mostovkou a limity řešení pro návrh konstrukce – tj. využití současného maximálního sklonu komunikace 6%, dodržení stávající šířky mostu, zachování jízdního pruhu pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru, zachování stávajícího rozmístění podpěr, které jsou projektovány dle normového zatížení dle soustavy norem ČSN EN a dle ustanovení vyhlášky UIC Code 777 pro mimořádné zatížení vykolejeným vlakem. Projekt mostu respektuje normový průběh trakčního vedení se sníženou výškovou sestavou pod mostem a to jak pro stejnosměrnou napěťovou soustavu 3kV, tak výhledovou střídavou 25 kV.

Technické řešení omezuje počet ložisek a dilatačních závěrů, tj. prvků, které se podílejí velkou měrou na udržovacích nákladech mostu a omezeních silničního provozu na mostě. Navržený typ dilatačních závěrů snižuje emisi hluku při přejezdu vozidel ve srovnání se stávajícím stavem. Jsou navrženy celkem 3x spojitě nosné konstrukce o třech polích – 2x v úseku pro křížení s místními komunikacemi a 1x pro křížení se železniční tratí. Konstrukce mostu na křížení s místními komunikacemi je navržena z předpjatých tyčových prefa otevřeného průřezu se spřahují žlb.deskou a nahradí původní sestavu 14 ks nosníků uzavřeného průřezu. Toto řešení je z hlediska údržby a kontroly výhodné.. Konstrukce mostu přes kolejiště je vícekomorová s menší šířkou komor než stávající most a chodníkovými konzolami. Toto řešení vyhovuje umístění sestavy trakčního vedení nad kolejemi.. Řešení s chodníkovými konzolami umožňuje přístupné a kontrolovatelné uložení odvodnění vně nosné komorové konstrukce.

Umístění podpěr rekonstruovaného mostu v prostoru kolejiště bylo na základě podkladů pro stavbu „Rekonstrukce ŽST. Lysá nad Labem“ shledáno jako vyhovující pro zajištění vzdálenosti překážky od osy koleje v hodnotě min. 3125 mm jak pro stávající stav, tak pro konfiguraci kolejiště stavby „Rekonstrukce ŽST. Lysá nad Labem“

Technické řešení s výškou spodní hrany mostu min. 6,6 m (krajní kolej vlevo trati) a min. 6,8 mm (pro ostatní koleje) nad temenem kolejnice vyhovuje pro průběh trakčního vedení pod mostem bez omezovačů zdvihu a to jak pro stávající stejnosměrnou (3 kV) tak budoucí střídavou (25 kV) trakci. Toto řešení je potvrzeno průběhem sestavy trakčního vedení pod mostem jak pro konfiguraci stávajícího kolejiště, tak pro konfiguraci kolejiště z připravované stavby SŽDC – „Rekonstrukce ŽST. Lysá nad Labem“- dokumentace pro územní řízení (přípravná dokumentace dle členění staveb SŽDC s.o.).

Podél chodníků je na římsě osazeno ocelové zábradlí městského typu výšky 1100 mm. Nad kolejištěm je zábradlí mostu doplněno tzv. protidotykovými zábranami. Rozsah protidotykových zábran se řídí ČSN EN 50122-1 ed.2– s kritériem vzdálenosti okraje zábrany od živé části el. vedení půdorysně a výškově. Vlastní konstrukce zábrany má min. výšku 1,80 m nad pochozím povrchem, ve spodní části výšky 1,0 m je zcela plná, zbývající výška je přípustná s perforováním s velikostí oka max 1200 mm². Konstrukce zábrany je samostatná, je umístěna mezi zábradlím a lícem říms

Mostní opěry navazující na opěrné zdi jsou ponechány s úpravou úložného prahu pro umístění pouze dvojice ložisek a dilatační závěr se sníženou emisí hluku. U opěr jsou doplněna opatření proti hnízdění ptactva. Nové mostní pilíře mimo kolejiště jsou železobetonové a tvoří je základ se dvěma osmiúhelníkovými sloupy pro osazení ložisek, dva pilíře v kolejišti tvoří robustnější jediný sloup – to je dáno konfigurací kolejiště.

Odvod srážkových vod z mostu je řešen pomocí ležatého svodného potrubí a svislými svody zaústěnými do vsakovacích košů pod terénem u podpěr mostu, které nahrazují původní nefunkční vsakovací objekty- skruž se šterkovou výplní s nezaústěným odkapem. Objem byl stanoven hydrotechnickým výpočtem na základě výsledků IG průzkumu.

Plochy pod mostem mimo komunikace jsou opatřeny šterkovou vrstvou se vsypem, vstup do nemovitosti v 1. mostním otvoru je opatřen asfaltovou úpravou.

SO 202 Opěrné zdi - směr Litol – sanace**SO 203 Opěrné zdi - směr Lysá – sanace**

Žlb. konstrukce líce římsy a vlastní chodník budou kompletně demolovány. Lícové prefa jednak vykazují množství trhlin, jednak ani jejich vybourání a zpětné použití se vzhledem ke kotevním ocelovým prvkům nejeví realizovatelné (deformace prvků a komplikované zpětné osazení). Kamenné obruby budou šetrně vyjmuty a uloženy ke zpětnému použití do nové konstrukce chodníku. Po odbourání chodníku bude odbourána konstrukce dříku opěrné zdi na výšku cca 200-300 mm (podle polohy spáry z přerušené betonáže). Před lícem opěrné zdi budou vybourány odvodňovací žlábků podél konstrukce chodníku. Na tuto část navazuje buď asfaltový povrch lemovaný dlažebními kostkami nebo betonová dlažba. Kostky a dlažba budou uloženy a zpětně použity. Poškozené části betonu v oblasti dilatačních spár budou vybourány.

Opěrné zdi zůstávají stávající – monolitické betonové. Navazující opěra (včetně přechodové oblasti) oddělená dilatační spárou je součástí SO 201. Rekonstrukce je navržena v celé délce opěrné zdi a zahrnuje sanaci líce zdí, doplnění odvodnění rubu zdí a jeho napojení do stávajícího odvodnění komunikace. Na rubu zdi je nově vytvořen žlb. ozub pro přikotvení tzv. odlehčovací desky tl. 250 mm (C25/30 XF3) a proměnné šířky (1250-1750 mm), která přispěje ke zvýšení stability opěrné zdi. Hloubka umístění této desky je plynule proměnná dle výšky zdi. V místě dilatací a uličních vpustí jsou odlehčovací desky přerušeny.

Před zahájením prací budou provedeny zkušební plochy, kde bude podrobněji ověřena pevnost v tahu povrchových vrstev betonu, poté při aplikaci sanačního systému bude ověřena jeho kompatibilita s podkladem a bude odzkoušena přídržnost sanačního systému k podkladu pomocí odtrhových zkoušek.

Sanace žlb. konstrukce je zaříděna dle druhů oprav v soustavě norem ČSN EN 1504. Pro sanaci nosné konstrukce a podpěr jsou vytipované následující schémata sanačního zásahu, kde jsou k základnímu postupu – otryskání povrchu betonu abrazivním paprskem s tlakem 1200-1800 barů, osazení kotviček pro přídržnou ocelovou síť jakosti B500A pro mechanické přikotvení doplněných hmot, finální stěrka v tl. do 3 mm a difúzní nátěr, jsou ještě doplňující specifikace:

Schéma A – týká se následujících částí konstrukce opěrné zdi:

- svislé povrchy líce opěrných zdí, vodorovný povrch základového ústupku a svislé spodní části navazující opěry

V této části se doplňuje kontrola a sanace všech neprobetonovaných míst a sanace styčné spáry dříku a základu. Sanace, injektáž všech trhlin a dutin, pracovních spár betonáže. Podle míry poškození se předpokládá doplnění hmot v tl. do 10 mm (10%), do 20 mm (10%), do 40 mm (55%) a do 60 mm (15%), do 100 mm (10%)- podíl v procentech z celkové pohledové plochy.

- svislých povrchů rubu opěrných zdí

Tato část zahrnuje otryskání rubu opěrné zdi abrazivem a vyspravení rubu zdi (plocha otevřená výkopem) cementovou omítkou pro vyrovnání povrchu pod navržený izolační bentonitový systém.

Koruna opěrné zdi po odbourání odtržených částí slouží jako podklad pro konstrukci chodníků s využitím vlepené kotevní výztuže. V koruně zdi se uvažuje s injektáží předpokládaných svislých trhlin injektáží silově spojující.

Schéma B – týká se dilatací mezi jednotlivými částmi opěrné zdi. Z prostoru líce i obnaženého rubu bude dilatace zbavena uvolněných částí, budou doplněny rozměry dilatace pomocí sanačních hmot (předpokládaná tl. 100 mm) a bude obnovena v dostupném rozsahu výplň dilatace a provedeno zatmelení a překrytí spáry klempířským prvkem. Na rubu opěrné zdi bude dilatace doplněna svislým drenážním svodem s plným dnem a částečným děrováním.

SO 401 Úprava veřejného osvětlení na úseku II/272

Účelem tohoto objektu je doplnění a úprava elektrické výzbroje stávajícího rozvaděče RVO, instalace nového osvětlení v obvodu stavby (osvětlení mostu a přechodu na nájezdové části mostu – směr Litol), včetně stožárů a kabeláže, instalace osvětlení pro 2 nová točitá schodiště a instalace

poruchové propojky ke stožáru osvětlení v ulici Na Zemské stezce. Oproti stávajícímu uspořádání osvětlení se mění počet a výška osvětlovacích stožárů a druh svítidel. Prostorové uspořádání nově instalovaných stožárů je upraveno podle výpočtu osvětlení. Stávající osvětlení mostu, včetně souvisejícího příslušenství bude demontováno. Pro návrh nového osvětlení byl proveden výpočet osvětlení, jehož výsledky vyhovují třídě osvětlení ME3C/CE3. Rušivé osvětlení do prostoru železničních tratí je eliminováno kombinací navržené optiky a výložníků délky 1 m.

Osvětlení bude napojeno na stávající odběr elektrické energie. Rozvaděč RVO je umístěn ve Smetanově ulici cca 14 m od křižovatky ulic Smetanova/Jedličkova. Ovládání pro osvětlení v rozvaděči RVO zůstane zachováno. Rozvaděč RVO bude doplněn 3f jističem 16A/B, 2 ks proudovými chrániči 25A/30mA-G/A pro každou osvětlovací větev a 6 ks jednofázovými jističi 10A/B. Stávající jednofázové jističe a proudové chrániče budou demontovány.

Na mostě budou nově osazeny nesklopné stožáry o celkové výšce 8 m nad terénem, instalované na ocelové podstavce výšky 1,1 m. Podstavce budou součástí mostní konstrukce, takže výška stožáru bude zmenšena na 6,9 m. V ocelových podstavcích budou umístěna dvířka pro přístup k elektroinstalaci a elektrická výzbroj stožáru. Nové stožáry č.1, č.2, č.3 a č.5 budou nesklopné stožáry o celkové výšce 8 m nad terénem, vetknuté do betonových základů. Elektrovýzbroj a dvířka budou umístěny ve spodní části dříku stožáru. Nové stožáry pro osvětlení přechodu č.P1, č.P2, č.P3 a č.P4 budou nesklopné stožáry o celkové výšce 6 m nad terénem vetknuté do betonových základů. Elektrovýzbroj a dvířka budou umístěny ve spodní části dříku stožáru. Všechny stožáry budou žárově zinkovány.

Osvětlení silnice na mostě, 2 chodníků na mostě, malého schodiště u prodejny Penny bude provedeno osvětlovacími tělesy umístěnými na stožáru na výložníku délky 1 m ve výšce 8 m a budou osazena 58 W LED svítidly. Osvětlovací tělesa budou s třídou ochrany II s možností volby náklonu pro nastavení. Osvětlení přechodu na nájezdové části mostu – směr Litol bude provedeno osvětlovacími tělesy umístěnými na výložnicích stožárů ve výšce 6 m a budou osazena 115 W sodíkovými výbojkovými svítidly. Osvětlovací tělesa budou s třídou ochrany II s možností volby náklonu pro nastavení. Osvětlení 2 nových točitých schodišť bude provedeno osvětlovacími tělesy umístěnými na ocelovém nosném sloupu schodiště a budou osazena 9 W LED svítidly. Osvětlovací tělesa budou s třídou ochrany II bez možnosti volby náklonu pro nastavení.

Napájecí rozvod k stožárům VO bude dostatečně výkonově dimenzován pro možnost budoucího připojení dalších menších elektrických zařízení, např. radar měření rychlosti, přípojky pro vánoční osvětlení, podsvětlení dopravních značek, atd. Mezi stožáry č.27 (resp. novým plastovým pilířovým rozvaděčem u stožáru č. 27) a č.28 bude vybudovaná poruchová propojka kabelem 1-AYKY 5Jx16. Od nového plastového pilířového rozvaděče u stožáru č. 27 bude vybudovaná poruchová propojka kabelem 1-AYKY 5Jx16 k novému plastovému pilířovému rozvaděči u prvního stožáru osvětlení v ulici Na Zemské stezce. Od stožáru osvětlení přechodu č.P4 bude veden napájecí kabel ke stávajícímu stožáru osvětlení č.26.

Kabely od rozvaděče osvětlení RVO ke stožárům VO budou uloženy v samostatných korugovaných chráničkách uložených v zemi, resp. v mostní konstrukci. V rámci tohoto SO 401 jsou řešeny pouze korugované chráničky umístěné mimo mostní konstrukci – vyznačeno ve výkresech. Napájení pro VO bude provedeno z jednoho napájecího bodu z rozvaděče RVO - soustava 3 PEN/AC 50Hz/230V/TN-C-S. Z rozvaděče budou vyvedeny dvě třífázové větve pro osvětlení levé a pravé strany mostu. V každé větvi bude zapojen proudový chránič a tři jednofázové jističe. Osvětlovací tělesa budou připojena střídavě na jednotlivé fáze tak, aby při výpadku některé z fází bylo osvětlení nadále funkční, i když se sníženou intenzitou osvětlení V místě rozdělení tras pro pravou a levou stranu mostu je umístěna vodotěsná uzamykatelná protahovací komora.

Kromě nové části – poruchové propojky v ulici Na Zemské stezce - se jedná z hlediska kabelové trasy o výměnu vedení v rámci stavební údržby ve stávající trase.

SO 402 Ochrana kabelových vedení CETIN

V místě navrhované úpravy komunikace dojde k ohrožení stáv. sítí CETIN, a.s.

V prostoru stavby se nachází stáv. metalická i optická vedení.

Vyjma obecného možného ohrožení stáv. sítě během stavebních prací – manipulací s těžkou technikou dochází k možnému střetu v blízkosti vybraných rekonstruovaných opěrných pilířů,

zvláště budoucími výkopovými pracemi v oblasti cca 1 – 1,5 od půdorysu základů. Pilíře jsou číslovány vzestupně od jihu k severu.

Pilíř P9: u S strany pilíře se nachází stáv. neprovozované vedení CETIN.

Dále se JZ od P2 pod schodištěm se nachází stáv. neprovozované vedení CETIN.

Vedení nebudou ochraňována a v případě jejich narušení výkopem a pažením pro pilíř nedojde k žádné škodné události.

Pilíř P2: na JZ straně pilíře bude realizováno schodiště. Pod schodištěm se nachází stáv. neprovozované vedení CETIN. Vedení nebude tedy ochraňováno a v případě jeho narušení realizací schodiště nedojde k žádné škodné události. Na V straně schodiště je veden optický kabel v HDPE chráničce (DOK), který nebude stavbou dotčen, bude však nutné dbát na zvýšené opatrnosti.

Upozorňujeme, že západně podél pilířů P4 – P2 je veden stáv. DOK, který nebude sice přímo dotčen výkopovými pracemi, je však třeba i v oblasti jeho průběhu dbát zvýšené opatrnosti před jeho poškozením.

Stejně tak na ostatní metalické sítě CETIN na prostoru stavby. Na zbylém prostoru stavby se však již nepředpokládá přímý střet otevřeným výkopem.

Obecně v prostoru stavby je třeba dbát i opatrnosti na veškeré provozované sítě CETIN, před pojezdem těžkou technikou jej plošně ochránit např. položením betonových panelů a nedopustit k situaci, při které by mohlo dojít např. k průpichu vedení např. proniknutím trubky apod. na vedení uložená v zemi.

SO 651 Provizorní přejezdy v kolejišti

Objekt řeší způsob provedení ochrany železničního svršku a ostatních zařízení nad povrchem terénu v trase přístupu do kolejiště pro automobilovou nebo pásovou techniku. V prostoru mezi kolejemi lze částečně využít panelovou konstrukci, obdobně v kolejích, kde nejsou výhybky. Ve výhybkách je poloha přejezdu navržena jen mimo pohyblivé části výhybek a přídržnice. Zde je konstrukce přejezdu dřevěná, zajištěná o paty kolejnic a rozepřená o stojiny kolejnic. Přístup na přejezdy je opatřen uzamykatelnou závorou, závora bude obsluhována odborně způsobilou osobou (zaměstnanec SŽDC s.o. nebo zaměstnanec cizího právního subjektu) s oprávněním dle předpisu SŽDC Zam 1. Obsluha komunikuje s výpravčím telefonicky, komunikace je zaznamenávána. V těsné blízkosti provizorního přejezdu u závory (min. 4,0 m od osy koleje) je svislé DZ – je osazena dopravní značka P6- Stůj, dej přednost v jízdě a A32b- Výstražný kříž pro vícekolejný přejezd. Na oplocení staveniště před přejezdem je svislé DZ : značka B1 – Zákaz vjezdu všech vozidel s dodatkovou tabulkou E13 s textem: „Mimo vozidel stavby“ a značka B30 – Zákaz vstupu chodců.

SO 652 Přeložky drážních kabelů ČD Telematika

1. Kolem pilíře P8 rekonstruovaného mostu vedou stáv. metalické kabely.

Vzhledem k předpokládanému střetu budou v ohroženém úseku (výkopy pro pilíř či schodiště) nahrazeny kabely novými kabelovými vložkami vždy z úseku od nejbližší stáv. spojky (západní strana mostu) mimo dotčený prostor střetů k nové spojce na původních kabelech (východní strana mostu).

Jedná se o kabely:

- Lysá nad Labem– Milovice DKP 4DM1,3+12DM0,9 (PK17): vložka bude stejného typu.
- Všetaty-Nymburk DKP 4x4x1,3+24x4x0,9+VF13x4x1,3 (DK1): náhrada bude provedena DK14 4XV1,3+17DM1,3+30DM0,9 DCKQYPY a TKKP 4x4x1,2+15x4x1,2+12x4x0,9 (Tkk8): nová vložka bude stejného typu 19Xpi1,2+12DM0,9 DCKQYPY
- Nymburk – Lysá nad Labem DK DCKQYPY 9XV1,2+33DM0,9 (ŽDK1): vložka bude stejného typu.

Kabely budou v kabelové vložce použity stejného typu.

2. Pilíř P6 - Stáv. DOK Všetaty – Nymburk 36f v oranžové HDPE 40mm (společný majitel SŽDC/ČD-T) vedoucí jižně od pilíře P6 bude odkopán a po dobu prací bude lehce vysunut jižním směrem od základu pilíře (bez přerušení provozu) a chráněn žlabem. Pro vysunutí OK bude možno využít rezervu OK 33m v žkm 336,8. Na přerušenou HDPE tr. bude po dobu prací instalována dělená chránička.

Po vybudování základu a pilíře bude vedení uloženo do původní trasy, rezerva vrácena do původního umístění. Základ pilíře se bude nacházet pod vedením. DOK bude instalován do žlabu pro zvýšenou ochranu.

Po navrácení do původní trasy dojde k pokládce a spojování trasovacího vodiče CYKY na původní vodič.

Kabely bude nutno před zahájením zemních prací nechat vytyčit. Případné nejasnosti ověřit ručně kopanými sondami. Veškeré výkopové práce v ochranném pásmu kabelu je nutno provádět ručně. V celé trase bude cca 20 cm nad uloženým kabelem položena výstražná folie PVC. Při záhozu musí být zemina po částech zhutňována.

Pod nadjezdem bude kabel pro ochranu před poškozením při stavebních pracích na mostě překryt betonovými panely.

Optický kabel nesmí být zemními pracemi poškozen.

SO 653 Přeložky drážních kabelů SSZT

1. Na jižní straně pilíře P6 dojde k ochraně kabelové trasy SSZT při budování základů pilíře: Stáv. metalická vedení (skladba většího množství kabelů) bude bez přerušení opatrně odhaleno, kabely budou instalovány do žlabů a pro jejich podepření bude vybudována dřevěná podpůrná konstrukce.
Po dokončení prací na pilíři budou kabely uložené ve žlabech uloženy do původní trasy.
2. U pilíře P5 bude před hloubením jámy pro pilíř dočasně demontováno napájecí trafo KO V20N a přestavník výh. č.20. Stáv. kabely budou odpojeny. Kolej bude vyloučena z provozu.
Po ukončení prací na pilíři bude zařízení navráceno zpět a položeny nové kabely TCEKEY 2P a 4p. a naspojovány na stáv. vedení. Následně dojde k měření na kabelech a přezkoušení zařízení.

Kabely bude nutno před zahájením zemních prací nechat vytyčit. Případné nejasnosti ověřit ručně kopanými sondami. Veškeré výkopové práce v ochranném pásmu kabelu je nutno provádět ručně. V celé trase bude cca 20 cm nad uloženým kabelem položena výstražná folie PVC. Při záhozu musí být zemina po částech zhutňována.

Pod nadjezdem budou kabely pro ochranu před poškozením při stavebních pracích na mostě překryty betonovými panely.

SO 654 Přeložky drážních kabelů SEE

Uvedené objekty řeší kolizi stávajících tras kabelových vedení, které procházejí jednak nad stávajícími základy pilířů mostu nebo v jejich těsné blízkosti a nebo jsou v kolizi s navrženým základem některé z podpěr mostu. Vzniklé kolize se řeší jen v nezbytném úseku pro stavbu mostu (přeložka, ochrana vedení).

1. U pilíře P7 dojde ke střetu se stáv. trasou kabelu CYKY 12x4 pro úsekové odpojovače. Přeložka bude realizována novou kabelovou vložkou CYKY 12x4 do nové, nekolidující trasy u chodníku.
Stáv. kabel 6kV AYKCY 3x50/16 bude u pilíře P7 a vsakovacího žebra přespojován do nové vložky shodného kabelu. Nový úsek kabelu bude instalován do nového betonového žlabu.
Kabel AYKCY 3x50/16; 3f 6kV napájí přejezdy, návěstidla.
Vložka či přemístění kabelu bude možné při vypnutí kabelu bez výluky na dopravu, neboť odběrné místo je napájeno ze dvou směrů.
2. U pilíře P6 dojde ke střetu se stáv. trasou obsahující kabel 1x CYKY 12x4 (označeno jako WS101) obsluhující úsekové odpojovače 201, 405 na milovické trati a s druhou trasou obsahující kabely 2x CYKY 12x4 obsluhující úsekový odpojovač 401, 402.
Přeložka bude zajištěna novou vložkou kabelů shodného typu 3x CYKY 12x4 do nové trasy, nekolidující s výkopy pro pilíře. Následně budou kabely napojeny na stáv. síť. ve spojkách a ve stáv. rozvaděči (kabely pro DOÚO 401, 402) u obytného domu.
Stáv. kabel 6kV AYKCY 3x50/16 bude u základu pilíře P6 dočasně obnažen, instalován do žlabu a vyvěšen za podepření tak, aby nedošlo k poškození kabelu při práci na pilíři a v jeho blízkosti.

V celé trase bude cca 20 cm nad uloženým kabelem položena výstražná folie PVC. Při záhozu musí být zemina po částech zhutňována.

Pod nadjezdem budou kabely pro ochranu před poškozením při stavebních pracích na mostě překryty betonovými panely.

SO 655 Úpravy trakčního vedení (TV)

Objekt řeší úpravy polohy trolejových vedení, zesilovacích a napájecích vedení podle postupu stavebních prací – tj. pro demolici mostu a pro výsun ocelové konstrukce mostu a osazení mostu do definitivní polohy. Snesení současných omezovačů zdvihu při demolici mostu bude provedeno za účasti správce trakčního vedení – SŽDC- SEE.

Stávající trakční vedení je stejnosměrné trakční soustavy DC 3kV. Úpravy trakčních vedení jsou navrženy s ohledem na budoucí trakční soustavu střídavou AC 25kV, 50Hz.

Elektrizované koleje trolejovým vedením jsou rozděleny do elektrických sekcí takto

- : - kol.č. 1 samostatně,
- kol.č.2-4-6 – směr Milovice včetně 2a-4a,
- kol.č. 6a samostatně,
- kol.č. 3 samostatně – směr Čelákovice kol.č.2,,
- kol.č. 5-7-9 - směr Čelákovice kol.č.1,,
- kol.č. 5b samostatně,
- kol.č. 11-13.

Zajištění bezpečnosti práce v blízkosti živých částí TV bude navrženo polohou a zábranami. Pro zajištění elektrického provozu na všechny směry ŽST Lysá nad Labem se navrhuje v místě, uvedeného mostu.(žkm337,060), vytvořit neutrální pole ve všech sjízdných sestavách TV. Vlastní neutrální pole je složeno ze tří úseků oddělené pomocí úsekových děličů TV. Střední ukolejňená část je v místě mostu a z obou stran středního pole jsou dalšími děliči TV vymezeny ochranné neutrální úseky. Pro celkové překlenutí neutrálních úseků se navrhuje kabelová vedení ve třech trakčních sekcích připojená na TV kol.č. 1, TV kol.č.2-4-6 a TV kol.č. 5-7-9.

Na závěr stavby je navrženo uvedení TV do definitivního stavu včetně demontáže obcházecích kabelových vedení neutrálních polí, úsekový děličů TV. Výměna vodičů TV je navržena tak, aby byly minimalizovány počty spojek.

Výška troleje

V místě pod nadjezdem km 337,060 je navržena výška 5,50m

Průběh řetězovkových vedení je navržen podle „Vzorové dokumentace sestavy J“ tak, aby nosná lana sestav a ostatní živé části TV byly v dostatečné vzdálenosti od mostu (to je pro AC soustavu 25kV 600mm) tak, aby konstrukce nového mostu nezasahovala do prostoru ohrožení trakčním vedením (POTV) podle ČSN 34 1500ed.2.

V projektové dokumentaci mostu jsou nově navrženy svislé zábrany proti dotyku podle ČSN EN 50122-1 ed.2.

SO 656 Ukolejňení kovových konstrukcí

Předmětem řešení výše uvedeného SO ukolejňení je ochrana před úrazem elektrickým proudem ve smyslu ČSN 33 2000-4-41 ed.2 u stávajících i nově zřizovaných vodivých konstrukcí. Ve stávajícím stavu je řešeno ukolejňení konstrukcí ukolejňením na stávající kolej. Při demontáži vodivých konstrukcí bude jejich ukolejňení demontováno.

Navrhovaný stav řeší ochranu před úrazem elektrickým proudem ukolejňením vodivých konstrukcí v prostoru ohroženém trakčním vedením. Ukolejňení bude zřízeno podle ČSN 34 1500 ed.2 a ČSN EN 50122-1 ed.2 a bude provedeno nepřímým ukolejňením zařízením omezujícím napětí. Rozsah řešení zahrnuje také úpravy ukolejňení stávajícího stavu v místech napojení na nové trakční vedení, provizorní ukolejňení a koordinaci vedení trakčních proudů během postupů výstavby.

Řešení je shrnuto v Koordinačním schématu ukolejňení a trakčních propojení.

SO 657 Ochrana kolejiště při demolici

Objekt řeší způsob provedení ochrany železničního svršku a ostatních zařízení nad povrchem terénu, která mohou být poškozena případným odpadnutím některé části z demolované konstrukce. Ochranu tvoří kombinace skladby panelů a dřevěné výdřevy v oblasti výhybek, Kon-

strukce výdřevy má dřevěnou kostru, která je upevněna za paty kolejnice, aby nedošlo k jejímu posunu nebo převrácení. Nelze použít zásypy, aby nedošlo k zanesení a poškození pohyblivých částí výhybek a k zanesení šterkového lože. Pro ochranu kolejiště a výhybek je navržena geotextilie. Rozsah konstrukce ochrany kolejiště odpovídá fázím demolice mostu. Po dokončení prací bude provedena revize plynového ohřevu výhybek.

SO 701 Přístupová schodiště na most 272-006

Objekt řeší demolici stávajících železobetonových přístupových schodišť na most z úrovně ulice 9.května a ulice Sokolovské a jejich náhradu novou konstrukcí schodiště s využitím původního základu a jeho doplněním. Konstrukce schodiště je navržena ocelová, dtto schodišťové stupně. Dispozice schodiště vychází z osmiúhelníkového půdorysu jako u podpěr mostu a je opatřena osvětlením (součást SO 401). Obě schodiště jsou zastřešená.

9 ZAČLENĚNÍ STAVBY DO ÚZEMÍ A ŘEŠENÍ ŠIRŠÍCH VZTAHŮ NA OKOLNÍ ÚZEMÍ

9.1 Vazba na současnou dopravní infrastrukturu

Objekt je součástí silnice II/272, oprava nemění vazby na dopravní infrastrukturu. Kategorie šířkového uspořádání na mostě se nemění.

9.2 Významné vybavení ovlivňující stavbu

Za toto vybavení lze považovat protidotykové ochrany umístěné na zábradlí, které vyžadují výměnu v době vypnuté trakce nad železniční tratí

9.3 Vztah stavby k chráněným prvkům přírody a krajiny

V okolí stavby se nenacházejí památkově chráněné území, ani přírodně chráněné území (RVL, ptačí lokalita, Natura 2000, biokoridory a biocentra).

10 OCHRANNÁ PÁSMA

Ochranné pásmo zařízení elektrizační soustavy :

pro nadzemní vedení od krajního vodiče:

- | | |
|--|------|
| • u napětí nad 1 kV do 35 kV (bez izolace) | 7 m |
| • u napětí nad 1 kV do 35 kV (s izolací) | 2 m |
| • u napětí nad 1 kV do 35 kV (závěsná kabelová vedení) | 2 m |
| • u napětí nad 35 kV do 110 kV (bez izolace) | 12 m |
| • zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence | 1 m |

pro podzemní vedení od krajního kabelu:

- | | |
|----------------------|-----|
| • u napětí do 110 kV | 1 m |
|----------------------|-----|

Ochranné pásmo pro ostatní sítě

- | | |
|--|-------|
| • u plynovodů a plynovodních přípojek do 4 bar v zastavěném území | 1 m |
| • u plynovodů a plynovodních přípojek v rozmezí 4-40 bar | 2 m |
| • u plynovodů nad 40 bar | 4 m |
| • u technologických objektů | 4 m |
| • komunikační vedení - po obou stranách krajního vedení | 1,5 m |
| • u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně | 1,5m, |
| • u vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně nebo nad průměr 500 mm od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m. | |

Silničním ochranným pásmem se dle zákona č. 13/1997 Sb., rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti:

- 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

Ochranné pásmo **dráhy** dle zákona č. **266/1994 Sb.**, tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou:

- u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy,

11 ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ A JEHO VYBAVENÍ

11.1 Požadavky na změnu současného stavu

a/ odstranění staveb

V rámci rekonstrukce mostu ev. č. 272-006 dojde k odstranění stavby stávajícího mostu a části konstrukce komunikace.

b/ kácení mimolesní zeleně

Stavba si nevyžádá kácení mimolesní zeleně. Dendrologická evidence nebyla zpracována.

c/ skládky

Odpadový materiál, který vznikne stavbou, bude uložen na příslušných skládkách.

d/ ozelenění nezastavěných ploch

Rekultivace ploch a vegetační úpravy nejsou samostatně řešeny- stavba do nich nezasahuje.

11.2 Změna využívání půdy

Stavba se nenachází na pozemcích zemědělského půdního fondu a lesního půdního fondu a to ani v rámci dočasného záboru.

11.3 Přeložky a úpravy podmiňující stavbu

11.3.1 Pozemní komunikace

V rámci rekonstrukce mostu je na silnici II/272 navržena úprava polohy (vyrovnání) odrazných obrub a úprava obrub v souvislosti se zřízením přechodu pro chodce u křižovatky Na zemské stezce x Družstevní x Mírová. Toto řešení přechodu je v rámci koordinace s rekonstrukcí křižovatky převzato z její dokumentace, aby rekonstrukční práce pro uvedenou křižovatku již nezasahovaly do konstrukce opěrných zdí a říms. Součástí rekonstrukce mostu je odfrézování vozovky na mostě a na předmostích. Žádné parametry komunikace se neupravují a nemění vyjma šířky mezi obrubami v místě přechodu pro chodce. Přístup vozidel na blízké pozemky a jejich dopravní obsluha budou po dobu stavby umožněny s případným dočasným omezením..

11.3.2 Sítě technického vybavení území

V místě stavby se nacházejí inženýrské sítě, ale jsou v kolizi se stavbou, stavba ale vstupuje do jejich ochranných pásem. Stavba tedy vyžaduje jejich přeložky nebo ochrany, respektuje jejich ochranná pásma, pro prostor SŽDC a trakci s napětím 3kV je popsán postup výše.

12 ZÁKLADNÍ NÁROKY STAVBY NA ZDROJE

12.1 Bilance nároků

Pro stavbu není třeba zvláštní připojení energií, předpokládá se použití mobilních zdrojů energie. Voda pro zařízení staveniště a stavbu bude dovážena případně bude smluvně řešena dodávka z přilehlých objektů.

a) všechny druhy energií

Stavba bude mít běžné nároky na energie kromě období montáže ocelové konstrukce mostu – svařování a případný předehřev. Dále se jedná se o úpravu poloh stožárů VO a doplnění

trasy nn pro propojení okruhů. . Oproti stávajícímu stavu se v definitivním řešení příkon veřejného osvětlení nemění, jsou ale osazeny další jističe pro případné zvýšení výkonu v budoucnu.

b) telekomunikace

Komunikace na stavbě bude zajištěna mobilními telefony, komunikace se ŽST Lysá nad Labem bude zajištěna telefonicky se záznamem hovorů, frekvence pro komunikaci vysílačkami se musí lišit od používaných frekvencí pro zajištění dopravní technologie v ŽST Lysá nad Labem.

c) vodní hospodářství

Předpokládá se, že zhotovitel bude vodu převážně dovážet. Voda může být v určité kapacitě odebírána ze stávajících vodovodních řadů probíhajících v blízkosti stavby. Připojení musí být opatřeno uzávěrem vody a měřicí sestavou pro potřeby staveništního odběru. Smlouvu o odběru staveništní vody si zajistí před začátkem realizace zhotovitel stavby na vlastní náklady.

d) připojení na dopravní infrastrukturu a parkování

Předmětná stavba tvoří základní dopravní systém Středočeského kraje včetně napojení Města Lysá nad Labem. Stavba pouze zlepšuje stávající nevyhovující technický stav mostu a komunikace a vyvolaných úprav na stávajících inženýrských sítích a zařízeních. Stavba neřeší žádná parkovací stání.

e) možnosti napojení na technickou infrastrukturu (podzemní a nadzemní sítě)

Případné napojení na technickou infrastrukturu bude realizováno v prostoru zařízení staveniště zhotovitelem stavby.

f) druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby

Během provozu na komunikaci může docházet ke vzniku odpadů při těchto činnostech: úklid vozovky, údržba sjízdnosti silnice, čištění stok a dešťových vpustí, drobné opravy vozovky, odstraňování znečištění z komunikace, havarovaných vozidel a dalších odpadů vzniklých provozem vozidel po silnici. Veškerou výše uvedenou údržbu budou zajišťovat správci komunikací (SÚS Středočeského kraje, Město Lysá nad Labem). Většinu uvedených odpadů lze recyklovat, popř. uložit na skládku S-OO. U případných úniků ropných látek se jedná o nebezpečné odpady, u nichž bude zajištěno zneškodnění osobou oprávněnou nakládat s nebezpečným odpadem podle zákona č. 185/2001 Sb.

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

13.1 Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a při užívání stavby

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

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

Pokud při stavební činnosti dochází ke střetu se silniční, železniční, pěší nebo vodní dopravou, je nutné identifikovat tato rizika a přijmout potřebná opatření k zabránění ohrožení veřejnosti. Při stavebních a udržovacích pracích na dálnicích a silnicích za provozu nebo na provozované železniční dopravní cestě je nutné přijmout potřebná preventivní opatření k zabránění ohrožení osob pohybujících se na staveništi (pracovišti) veřejnou dopravou. Zhotovitel je povinen postupovat podle příslušných bezpečnostních předpisů vydaných správcem dopravní cesty.

Podrobně je tato problematika řešena v části A- ZOV.

a) ochrana krajiny a přírody

V rámci předmětné stavby budou před realizací a po realizaci dodrženy podmínky stanovené Odborem životního prostředí MěÚ Lysá nad Labem. Budou dodrženy veškeré podmínky stano-

vené ve Stavebním povolení.

Stavba do daného území nepřináší další dopravní zátěž, která by měla mít vliv na okolní území. V rámci stavby dojde k rekultivaci stávající zatravněné plochy dočasného záboru (zařízení staveniště) na poz. č.kat 610/1. Vegetace v rámci stavby se neodstraňuje a neobnovuje.

b) hluk

V rámci stavby je nutné dodržet podmínky vydaného stavebního povolení

c) emise z dopravy

Stavba do daného území nepřináší další dopravní zátěž, která by měla mít vliv na okolní území. V rámci stavby je nutné dodržet podmínky stavebního povolení.

d) vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje

Veškeré dešťové vody ze zpevněných ploch budou svedeny do nových odvodnění realizovaných v rámci stavby. Odvodnění stávajících zpevněných ploch bude fungovat jako dosud. Předmětná stavba nevytváří žádné znečištěné odpadní vody, které by vyžadovaly odlučovače ropných látek a případně jiná zachytňací zařízení.

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

Bezpečnost a ochrana zdraví je řešena samostatnou přílohou dokumentace A.5 ZOV.

f) nakládání s odpady

Možnosti nakládání s odpady z realizace stavby jsou řešeny v samostatné části dokumentace A.5 ZOV

14 OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

a) mechanická odolnost a stabilita

Jednotlivé SO jsou navrženy z materiálů s dostatečnou mechanickou odolností a stabilitou.

b) požární bezpečnost (umožnění zásahu jednotek požární ochrany, únikové cesty pro osoby apod.)

Stavba nezahrnuje žádné objekty vyžadující požární ochranu, řeší rekonstrukci mostu a přilehlého úseku silnice s vyvolanými přeložkami inženýrských sítí a chodníků. Realizací stavby se zajištění požární ochrany stávajících objektů podél stavby (v bezprostřední blízkosti) nezmění. Napojení všech přístupových komunikací zůstává zachováno.

Rekonstruovaná silnice II/272 je vhodná jako přístupová komunikace s konstrukcí odpovídající ustanovení ČSN 730802/2000, kde je v článku 12.2 stanovena min. šířka jízdního pruhu 3,0 m. Vzhledem ke svému charakteru stavba nevyžaduje žádné nástupní plochy ve smyslu ČSN 730802/2000 čl. 12.4. Přeložky inženýrských sítí a technologií nemění přístup v daném prostoru a nevytvářejí novou překážku při případném požárním zásahu.

c) ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí

Je nutné dodržet podmínky stanovené ve stavebním povolení stavby.

d) ochrana proti hluku

Je nutné dodržet podmínky stanovené ve stavebním povolení stavby.

e) bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na pozemních komunikacích)

Celá stavba je navržena v souladu s platnými normami ČSN 736201- Navrhování mostních objektů, ČSN 73 6101 – Projektování pozemních komunikací, ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací, souvisejícími ČSN EN normami, platnými TP a TKP.

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

Hospodárnost provozu stavby je plně v kompetenci zhotovitele.

15 DALŠÍ POŽADAVKY

g) užitných vlastností stavby (dostatečná kapacita objektů, obecné technické požadavky

na výstavbu a výrobky, snadná údržba, životnost apod.)

Dokumentace stavby je zpracována v souladu s technicko kvalitativními podmínkami (TKP) staveb pozemních komunikací vydaných ministerstvem dopravy ČR a které musí být v průběhu stavby dodržovány.

Obecně technické požadavky na výstavbu ve smyslu stavebního zákona č. 183/2006 Sb. v posledním znění včetně souvisejících předpisů jsou v dokumentaci dodrženy.

Navržené kategorie komunikací, pěších tras mají dostatečnou kapacitu pro předpokládaný běžný provoz i včetně nárůstu intenzity dopravy. Ve stavbě nejsou použity materiály ani výrobky vyžadující zvýšenou nebo náročnou údržbu. Pravidelnou běžnou údržbu budou vyžadovat použité technologie, veřejné osvětlení, zpevněné a zelené plochy, odvodnění a především obrusná vrstva vozovky. Údržbu jednotlivých částí stavby budou zajišťovat jejich správci a majitelé.

h) zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby - veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Předmětná stavba je navržena dle vyhlášky č. 268/2009 Sb. – o technických požadavcích na stavby.

Stavba je navržena dle vyhlášky 398/2009 – o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

i) ochrany stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí (povodně, agresivní podzemní voda, bludné proudy, poddolování a povětrnostní vlivy)

Stavba se nenachází v zátopovém území řeky Labe. Ochrana proti bludným proudům a proti nebezpečnému dotyku se železničním trakčním vedením je zajištěna technickými opatřeními v rámci jednotlivých SO.

j) splnění požadavků dotčených orgánů

Požadavky dotčených orgánů jsou v dokumentaci PDPS zpracovány dle dostupných informací získaných během inženýrské činnosti do doby odevzdání dokumentace PDPS.

16 ZMĚNY PROTI DSP

000	Objekty přípravy staveniště
100	Objekty pozemních komunikací
200	Mostní objekty a zdi
400	Podzemní a nadzemní vedení elektro a sdělovací
650	Objekty drah
700	Objekty pozemních staveb

- Dokumentace DSP všech objektů je rozpracována do odpovídající podrobnosti dokumentace PDPS. Beze změn proti dokumentaci DSP.

17 VYPOŘÁDÁNÍ PODMÍNEK STAVEBNÍHO POVOLENÍ

Stavební povolení není v době vydání dokumentace PDPS dosud vydáno

Praha, 11/2016

Vypracoval: Ing. Jan Sýkora