

03	...		
02	...		
01	...		
REVIZE	POPIS	DATUM	PODPIS

OBJEDNATEL

SPRÁVA A ÚDRŽBA SILNIC PLZEŇSKÉHO KRAJE, p.o.
KOTEROVSKÁ 462/162, 326 00 PLZEŇ
IČO: 72053119 DIČ: CZ72053119
IDDS: qbep485



SAGASTA s.r.o. SÍDLLO: NOVODVORSKÁ 1010/14, 142 00 PRAHA 4 IČ: 045 98 555 DIČ: CZ045 98 555				JTSK Bpv ČÍSLO SOUPRAVY	
ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	VYPRACOVAL	KONTROLA	HIP		
ING. JAROSLAV ČAMBULA Ph.D.	ING. JAROSLAV ČAMBULA Ph.D.	ING. JANA BÁRTOVÁ, Ph.D.	ING. VÍT HOZNOUR		
OBSAH MOST EV. Č. 235-004 DRAHOŇŮV ÚJEZD A - SOUHRNNÉ ŘEŠENÍ STAVBY				ČÍSLO ZAKÁZKY 119 118 DOKUMENTACE PDPS MĚŘÍTKO - DATUM 01/2020 POČET FORMÁTŮ 15 x A4	
NÁZEV PŘÍLOHY PRŮVODNÍ ZPRÁVA				ČÁST A.1	ČÍSLO PŘÍLOHY
DOKUMENTACI LZE UŽÍVAT POUZE VE SMYSLU PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO. VÝKRES, ČI JEHO ČÁST, MŮŽE BÝT KOPÍROVÁN NEBO JINÝM ZPŮSOBEM ROZŠÍŘOVÁN POUZE PO PŘEDCHOZÍM SOUHLASU SAGASTA s.r.o.					



1	Identifikační údaje	3
2	Základní údaje o stavbě	3
3	Přehled výchozích podkladů a průzkmů	4
4	Výchozí normy a předpisy	5
5	Členění stavby	5
6	Podmínky realizace stavby	5
7	Přehled budoucích vlastníků a správců	6
8	Předávání části stavby do užívání	6
9	Souhrnný technický popis stavby	6
9.1	Souhrnný technický popis	6
9.2	Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí	7
8.2.1	Demolice	7
8.2.1	Pozemní komunikace	7
8.2.2	Mostní objekty	8
10	Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření	9
11	Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území, kulturní památky, památkové rezervace, památkové zóny	10
12	Zásah stavby do území	10
13	Nárok stavby na zdroje a její potřeby	11
14	Vliv stavby a provozu na pozemní komunikace, na zdraví a životní prostředí	12
15	Obecné požadavky na bezpečnost a užité vlastnosti	13
16	Další požadavky	14
17	Závěr	15



1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby:	Most ev. č. 235-004 Drahoňův Újezd
Název mostu:	Most před obcí Drahoňův Újezd
Kraj:	Plzeňský kraj
Okres:	Rokycany
Obec:	Drahoňův Újezd
Katastrální území:	Drahoňův Újezd [631779]
Objednatel stavby:	Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o. Koterovská 462/162, 326 00 Plzeň IČ: 72053119 DIČ: CZ72053119
Uvažovaný správce:	Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o.
Projektant:	Sagasta s.r.o. Novodvorská 1010/14, 142 00 Praha 4 IČ: 04598555 DIČ: CZ04598555
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Vít Hoznour (autorizace č. 0010310)
Pozemní komunikace:	II/235
Kategorie:	S 7,5/70 (přímá)
Staničení komunikace	km 8,499

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

a) Stručný popis stavby, její funkce, význam a umístění

Jedná se o přestavbu mostu č. ev. 235-004 před obcí Drahoňův Újezd a související úpravu vozovky před mostem a za mostem (od km 8,441 do 8,564). Stávající trojpolový klenbový most je v nevyhovujícím stavu. Most převádí komunikaci II/235 ve směru od Zbirohu do Drahoňova Újezdu přes potok Koželužka. Stavba se nachází ve III. zóně CHKO Křivoklátsko v extravilánu u obce Drahoňův Újezd.

Hlavním důvodem přestavby mostu je technický stav mostu. Spodní stavba včetně klenbové nosné konstrukce je značně poškozena zatékáním vody skrz vozovkové vrstvy. Podbetonování cihelných kleneb je lokálně značně narušené s kavernami a viditelnou korodující výztuží. Čelní zdi jsou značně narušené, torkretová vrstva betonu je plošně separovaná a značně potrháná, lokálně se zcela rozpadá, viditelné kamenné zdivo čelní zdi je značně zdegradované, kameny jsou vzájemně příčné posunuté (vytlačování zeminou za zdi) a některé chybí úplně. Tento stav ohrožuje bezpečnost silničního provozu.

Stávající povrch vozovky je živičný.

Při přestavbě mostu dojde k demolici stávající konstrukce včetně základů, zřízení nové dvoupolové železobetonové polorámové nosné konstrukce založené hlubinně na pilotách, volná



šířka na mostě 7,5 m. Dojde k pokládce nových živičných vrstev na mostě a za mostem pro napojení na silnici II/235 v celkové délce 123 m.

V prostoru stavby se nachází podzemní inženýrské sítě společnosti CETIN. Při přestavbě se nepředpokládá přeložení žádných inženýrských sítí, ale bude třeba jejich ochrana.

b) Předpokládaný průběh výstavby

Zahájení stavby a její ukončení je podmíněno splněním podmínek stavebního řízení. Předpokladem je stavbu realizovat během cca 26 týdnů. Po dobu výstavby se předpokládá celková uzavírka komunikace v místě mostu a realizace souběžné provizorní komunikace. Navrženo je příslušné dopravní opatření, které je přílohou tohoto projektu.

c) Vazby na regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace a na územní rozhodnutí nebo územní souhlas včetně plnění podmínek (je-li vydán)

Stavba je v souladu s územním plánem obce Drahoňův Újezd.

d) Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití

Mostní objekt je součástí silnice II/235 a slouží k převedení komunikace přes potok Koželužka. Most se nachází ve III. zóně CHKO Křivoklátsko v extravilánu u obce Drahoňův Újezd.

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

Přestavbou mostu a optimalizací tvaru koryta pod mostem dojde ke zlepšení dopadů na ŽP, k podstatným změnám nedojde z hlediska hluku ani krajinného rázu.

f) Celkový dopad stavby do zájmového území

Stavba zaručuje zlepšení výsledného užívání mostního objektu v daném území. Rekonstrukcí mostu dojde ke zvýšení stavebně-technického stavu.

3 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKMŮ

Základními podklady pro zpracování dokumentace PDPS byly následující podklady:

- Dokumentace DÚR/DSP z 01/2019
- Stavební povolení č.j. MeRo/6985/OD/19 Ant z 3.9.2019 (NPM 28. 9. 2019)
- Vyjádření DOSS viz příloha této PD
- geodetické zaměření území okolí mostu, V. Janů, 10/2018
- podklady od správců inženýrských sítí
- údaje z katastru nemovitostí
- hlavní prohlídka mostu, Ing. A. Veličkin, 11/2016
- hydrologické údaje povrchových vod, ČHMÚ, 7/2018
- inženýrskogeologický průzkum, M. Jech – Geotechnické služby, 10/2018
- dendrologický průzkum,
- místní šetření



4 VÝCHOZÍ NORMY A PŘEDPISY

- ČSN EN 1990: Zásady navrhování konstrukcí
- ČSN EN 1991-2: Zatížení konstrukcí - Zatížení mostů dopravou
- ČSN EN 1992-2: Navrhování betonových konstrukcí - Betonové mosty
- EN 10080 - Ocel pro výztuž do betonu
- ČSN EN 13670-1 Provádění betonových konstrukcí část 1: Společná ustanovení
- ČSN EN 206 Beton - Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda
- ČSN 73 6133 Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací
- ČSN 73 6200 Mosty - Terminologie a třídění
- ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů
- ČSN 73 6244 Přechody mostů pozemních komunikací
- ČSN 73 6242 Navrhování a provádění vozovek na mostech pozemních komunikací
- ČSN EN 1997-1: Navrhování geotechnických konstrukcí - Obecná pravidla
- TKP staveb pozemních komunikací MD ČR, odbor pozemních komunikací
- TKP-D staveb pozemních komunikací, kap. 6 MD ČR, odbor pozemních komunikací
- Vzorové listy VL 4 – mosty MD ČR, odbor pozemních komunikací – 05/2015

5 ČLENĚNÍ STAVBY

a) Způsob číslování a značení

Způsob číslování je přizpůsoben požadavkům vyhlášky 146/2008 Sb. Příloha č. 9.

b) Určení jednotlivých částí stavby

000 – Demolice

100 – Pozemní komunikace

200 – Mostní objekty

c) Členění stavby na části stavby, na stavební objekty a provozní soubory

SO 001 - Demolice stávajícího mostu

SO 170 - Provizorní trasa

SO 191.1 – DIO pro vozidla do 3,5 t a BUS

SO 191.2 – DIO pro vozidla nad 3,5 t

SO 201 - Rekonstrukce mostu ev. č. 235-004 Drahoňův Újezd

6 PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

a) Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

V průběhu vypracování projektové dokumentace nebyly zjištěny žádné související stavby.

b) Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Po dobu výstavby se předpokládá celková uzavírka mostu a realizace souběžné provizorní komunikace, navrženo je příslušné dopravní opatření. Řešení je přílohou tohoto projektu.

c) Zajištění přístupu na stavbu



Pro přístup na staveniště bude sloužit stávající komunikace II/235. Staveniště je přístupné z obou směrů, zařízení staveniště se předpokládá na předpolích mostu (mezi rekonstruovaným mostem a sjezdy na provizorní komunikaci) a před mostem vlevo na přilehlých pozemcích. Podrobně je tato část dokumentace řešena v části E – Zásady organizace výstavby.

d) Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy

Po dobu výstavby se předpokládá celková uzavírka mostu a realizace souběžné provizorní komunikace. Omezení, objížďky a výluky na silnici jsou řešeny v části B – Stavební část, SO 191.1 – DIO pro vozidla do 3,5 t a BUS a SO 191.2 – DIO pro vozidla nad 3,5 t.

7 PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ A SPRÁVCŮ

Uvažovaným vlastníkem a správcem mostního objektu je Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o..

8 PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTI STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

Stavba mostu bude předána do užívání po jejím úplném dokončení. Předčasné předání částí a užívání se neuvažuje.

9 SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

9.1 Souhrnný technický popis

Hlavním důvodem přestavby mostu je technický stav mostu. Spodní stavba včetně klenbové nosné konstrukce je značně poškozena zatékáním vody skrz vozovkové vrstvy. Podbetonování cihelných kleneb je lokálně značně narušené s kavernami a viditelnou korodující výztuží. Čelní zdi jsou značně narušené, torkretová vrstva betonu je plošně separovaná a značně potrháná, lokálně se zcela rozpadá, viditelné kamenné zdivo čelní zdi je značně zdegradované, kameny jsou vzájemně příčně posunuté (vytlačování zeminou za zdí) a některé chybí úplně. Tento stav ohrožuje bezpečnost silničního provozu.

Stávající povrch vozovky je živичný.

Při přestavbě mostu dojde k demolici stávající konstrukce včetně základů, zřízení nové dvoupolové železobetonové polorámové nosné konstrukce založené hlubinně na pilotách, volná šířka na mostě 7,5 m. Dojde k pokládce nových živичných vrstev na mostě a za mostem pro napojení na silnici II/235 v celkové délce 119 m.

Založení stávajícího mostu se předpokládá plošné, během přestavby dojde vzhledem k výsledkům z inženýrskogeologického průzkumu ke změně způsobu založení na hlubinné pomoci pilot.

Základní charakteristiky

a/ druh stavby:

přestavba

b/ kategorie komunikace:

silnice s neomezeným přístupem S7,5/70 (přímá)



c/ funkční třída komunikace:	silnice II. třídy
d/ délka úpravy komunikace:	123,0 m
e/ mosty:	1 most - přestavba

9.2 Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí

8.2.1 Demolice

SO 001 - Demolice stávajícího mostu

Most převádí komunikaci II/235 přes potok Koželužka. Most se nachází v katastrálním území Drahoňův Újezd [631779]. Jedná se o trojpolový silniční klenbový most bez ložisek a dilatačních závěrů, opatřený masivními parapetními zídками, na kterých je osazeno ocelové jednomadlové trubkové zábradlí.

Nosnou konstrukci tvoří cihelné klenby dodatečně zesílené podbetonovanými oblouky, které spolu se zesílením podpěr tvoří součást opěrného systému. Křídla i čelní zdivo je provedeno z kamenného lomového zdiva, opatřeného ochrannou torkretovou omítkou. V čelním zdivu jsou osazeny kamenné odvodňovače rubů kleneb a otvory, jimiž byla odvodňována pláň původní vozovky. Odvodnění povrchu současné vozovky je provedeno odvodňovacími kameninovými troubami Ø cca 100 mm procházejícími parapetním zdivem s přesahem cca 0,5 m přes vnější líc mostu.

Spodní stavba – opěry a pilíře jsou vybudovány z kamenného lomového zdiva. Podpěry byly dodatečně v líci zesíleny stěnami z monolitického betonu. Jelikož se k mostu nedochovala žádná dokumentace a základy budou zpřístupněny až v rámci demolice mostu, nelze v současné době s přesností určit zakryté části konstrukce. Předpokládá se, že stávající most je založen plošně na betonových pasech. Pod nimi je možný výskyt upraveného podloží.

Vozovka s živičným krytem šířky 5,70 m. Volná šířka na mostě je 5,70 m.

Před a za mostem jsou osazeny dopravní značky s evidenčním číslem mostu a dopravní značení omezující zatížitelnost mostu (B13 – 26t a jediné vozidlo 64t).

Vzhledem k malému rozsahu prací nebyla v rámci projektu provedena diagnostika tloušťky vozovek na mostě a mimo most.

Během výstavby nebude do koryta potoka Koželužky zasahováno, kromě realizace jeho ochrany a pažení ze štětovic.

Vzhledem k chybějící diagnostice statického stavu mostu je třeba brát v zřetel možný progresivní kolaps konstrukce a její statickou nestabilitu během demolice.

8.2.1 Pozemní komunikace

SO 170 – Provizorní trasa

Vzhledem k potřebě zachování dopravní obslužnosti i na uvedené komunikaci je pro realizaci nového mostu navržena souběžná provizorní objízdná trasa s provizorním mostem. Je navržen inventární provizorní most pro jednosměrný provoz (je uvažován most soustavy MS,



TMS případně MMS, nebo jiný provizorní most splňující dané požadavky – konkrétní most bude upřesněn v realizační dokumentaci dle vybraného zhotovitele) o rozpětí 15 m se šířkou jízdního prostoru 4,0 m. Směrové a výškové vedení trasy je navrženo tak, aby bezpečně projely autobusy o celkové délce do 12 m. Provizorní trasa je vedena napravo od stávajícího mostu po náspu na stávajícím terénu.

Nosná konstrukce mostu je navržena z inventárního materiálu MS, TMS případně MMS. Konstrukce je uložena v podélném spádu 0,82 %. Volná šířka mezi svodidly je 4,0 m, povrch jízdní dráhy je ocelový se zvlněným povrchem. Na obou koncích mostu jsou nájezdové rampy (předložené řešení včetně výkopů uvažuje užití typu s otevřenými rampami). Most není uzpůsoben pro pohyb pěších. Na mostě nejsou žádné inženýrské sítě.

V této dokumentaci je navržen a vykreslen most MS. Zhotovitel stavby může použít jiný typ inventárního materiálu, je však nutné zpracovat a schválit dokumentaci tohoto provizorního mostu.

SO 191.1 – DIO pro vozidla do 3,5 t a BUS

Při přestavbě mostu ev. č. 235-004 dojde po dobu přibližně 26 týdnů k celkové uzavírcce komunikace II/235 v místě mostu a převedení dopravy do 3,5t a linkových autobusů na souběžnou provizorní komunikaci. Provoz vozidel nad 3,5t bude odkloněn na objízdnou trasu.

Trvalé dopravní značení související s přestavbou mostu bude provedeno v následujícím rozsahu:

- Před mostem a za mostem bude umístěna evidenční tabulka mostu
- Před mostem a za mostem po obou stranách budou osazeny vždy čtyři „Směrový sloupek“ Z11e či Z11f (celkem 16ks), dále budou konce a střed zábradelního svodidla na mostě osazeny samostatnou modrou odrazkou (celkem 6ks).
- Na plochách nové obrušné vozovkové vrstvy bude v krajích provedeno vodorovné dopravní značení V4 (celkové délky 250 m)

SO 191.2 - DIO pro vozidla nad 3,5 t

Při přestavbě mostu ev. č. 235-004 dojde po dobu přibližně 26 týdnů k celkové uzavírcce komunikace II/235 v místě mostu a převedení dopravy do 3,5t a linkových autobusů na souběžnou provizorní komunikaci. Provoz vozidel nad 3,5t bude odkloněn na objízdnou trasu. V dopravně inženýrských opatřeních (DIO) je navržena objízdná trasa, dopravní značení a další doporučená opatření potřebná pro uživatele komunikace po dobu uzavírky mostu.

Podkladem pro návrh DIO byl průzkum objízdných tras a jejich současného dopravního značení.

8.2.2. Mostní objekty

SO 201 - Rekonstrukce mostu ev. č. 235-004 před obcí Drahoňův Újezd



Stávající konstrukce mostu včetně části základových bloků bude demolována a bude provedena nová železobetonová dvupolová monolitická polorámová konstrukce hlubině založena na velkoprofilových pilotách, pro šířkové uspořádání komunikace S7,5. Nová nosná konstrukce je navržena pro modely zatížení dle ČSN EN 1991-2 zm. Z4.

Pro vodoteč pod mostem byl proveden hydrotechnický výpočet – viz příloha této PD. Hladina Q100 (NP) na vtoku je 2,21 m nade dnem nového koryta a hladina Q100 (KNP) na vtoku je 2,45 m nade dnem nového koryta. Rozměry mostních otvorů jsou navrženy na převedení návrhového průtoku a kontrolního návrhového průtoku s dodržení minimální volné výšky dle ČSN 73 6201, kap. 12.

Uspořádání na mostě odpovídá uspořádání pro kategorii komunikace S7,5, v přímé, v příčném proměnném sklonu od jednostranného sklonu 5,0% do střechovitého sklonu 2,5%, není navržen žádný chodník, po obou stranách bude na římsách osazeno zábradelní svodidlo se svislou výplní.

Charakteristika mostu

	Most o dvou polích, polorámová konstrukce, bez ložisek a dilatačních závěrů, hlubině založená. Křídla rovnoběžná, pevně spojená s mostní konstrukcí. Most je kolmý, bez chodníků. Nosná konstrukce, opěry, základy a piloty železobetonové monolitické.
<i>Délka přemostění ¹</i>	18,40 m (nový stav); 18,35 m (stávající stav)
<i>Délka mostu ¹</i>	32,00 m
<i>Délka nosné konstrukce ¹</i>	20,00 m
<i>Rozpětí jednotlivých polí ¹</i>	9,60 m
<i>Šikmost mostu</i>	kolmý - 90,0°
<i>Volná šířka mostu</i>	7,50 m
<i>Šířka mezi zábradlími (svodidly)</i>	7,50 m
<i>Šířka průchozího prostoru</i>	-
<i>Šířka nosné konstrukce</i>	8,60 m
<i>Celková šířka mostu (včetně říms)</i>	9,10 m
<i>Výška mostu ²</i>	4,43 m
<i>Stavební výška</i>	1,33 m (v ose mostu 1. pole)
<i>Plocha nosné konstrukce mostu ³</i>	8,60 x 20,00 = 172,0 m ²
<i>Zatížení mostu</i>	Skupina 1 dle ČSN EN 1991-2
<i>Důležitá upozornění</i>	--

10 VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

Pro podrobné výsledky a závěry viz jednotlivé části projektové dokumentace.

¹ měřeno v ose silnice

² rozdíl nivelet v bodě křížení nebo rozdíl mezi nejnižším bodem pod mostem a niveletou nad ní

³ šířka nosné konstrukce x délka nosné konstrukce



11 DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY, PAMÁTKOVÉ REZERVACE, PAMÁTKOVÉ ZÓNY

a) Rozsah dotčení

Stavba se dotýká následujících ochranných pásem:

Vodní tok (potok Koželužka)	- 6 m od břehové čáry
Podzemní vedení Cetin	- 1 m od vedení

b) Podmínky pro zásah

Podmínky pro zásah do ochranných pásem jsou určeny jednotlivými správci viz část D – Doklady, této projektové dokumentace.

c) Způsob ochrany nebo úprav

V blízkosti stávajícího mostního objektu se nachází podzemní inženýrské sítě. Při přestavbě se nepředpokládá přeložení žádných inženýrských sítí, ale bude třeba jejich ochrana.

Dále je třeba provést ochranu vodního toku v průběhu stavby před znečištěním, během demolice a výstavby bude v místě mostu nad korytem potoka Koželužka zřízeno dřevěné ochranné bednění zamezující znečištění.

d) Vliv na stavebně technické řešení

Žádné stavebně technické vlivy při přestavbě mostu nejsou.

12 ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

a) Bourací práce

Bourací práce jsou součástí objektu SO 001 Demolice stávajícího mostu. V rámci tohoto objektu dojde k demolici mostního svršku, celé nosné konstrukce, spodní stavby a základů. V důsledku provedení nové vozovky před a za mostem dojde v rámci SO 001 také k bourání vozovkových vrstev.

b) Kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada

V předmětné oblasti byl proveden dendrologický průzkum, který je přílohou této PD v části A. Stavba si vyžádá kácení náletových křovin a dřevin v okolí mostu, které podléhají povolení ke kácení. Náletové křoviny a dřeviny budou odstraněny dle prostorových požadavků pro provedení prací v období vegetačního klidu.

c) Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu

Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu jsou zřejmé z SO 001, SO 170 a SO 201. Zemní práce přípravné spočívají v sejmutí ornice v okolí mostu v rámci výkopů, vytěžení



vozovkových souvrství v délce úpravy komunikace a vytěžení materiálů v místě nových základů, opěr a přechodové oblasti, základů pro provizorní most.

d) Ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch

V místě přestavby mostu budou upravované svahy silničního tělesa ozeleněny. Proveďte zde osev travním semenem.

e) Zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace

V rámci stavby dojde k dočasnému i trvalému zásahu do ZPF.

f) Zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa

Stavba mostu vyžaduje dočasný i trvalý zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa.

g) Zásah do jiných pozemků

V rámci stavby budou zásahy do jiných pozemků, než do pozemků ve vlastnictví investora. Podrobně řešeno v části A.4.2 Záborový elaborát.

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

Ke změně jiných staveb nedochází.

13 NÁROK STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

Určení a zdůvodnění nároků stavby na:

a) všechny druhy energie

Stavba nevyvolá zvláštní nároky na energii. Zajištění energie pro výstavbu je věcí zhotovitele stavby – předpokládá se použití mobilních zdrojů.

b) telekomunikace

Zajištění komunikace je věcí zhotovitele stavby, možné je použití např. mobilních telefonů.

c) vodní hospodářství

Staveništní plochy budou vyspádovány tak, aby se dešťová voda vsakovala do okolního terénu.

d) připojení na dopravní infrastrukturu a parkování

Stavba bude funkčně napojena na stávající silniční síť, parkování pro potřeby zhotovitele bude v prostoru zařízení staveniště.

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



Je věcí zhotovitele stavby.

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

Nakládání s odpady musí být prováděno v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech a se souvisejícími prováděcími vyhláškami v platném znění. Užíváním staveniště bude vznikat běžný komunální odpad a kal ze septiků a žump (odpad z chemických WC na stavbě). Přebytečné hmoty a hmoty z demolice mostu budou podle své nebezpečnosti uloženy na řízené skládky s příslušným oprávněním k uložení těchto odpadů. Po dokončení stavby budou vznikat odpady z provozu na komunikaci. Jedná se převážně o odpady kategorie ostatní – uliční smetky, pneumatiky, odpad rostlinných pletiv, zeminu; z nebezpečných odpadů se mohou vyskytnout ropné látky (úkyapy pohonných hmot a olejů, havárie).

V rámci projektové přípravy byl zpracován průzkum asfaltových vrstev v bezprostřední blízkosti mostu pro stanovení množství polyaromatických uhlovodíků (PAU) v souladu s vyhláškou 130/2019 Sb. Z výsledků zkoušky je zřejmé, že obě vrstvy lze zařadit pro kvalitativní třídy znovuzískaných asfaltových směsí ZAS-T1. Protokol o zkoušce je přílohou této dokumentace.

14 VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACE, NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

a) Ochrana krajiny a přírody

Stavba se nachází ve III. zóně CHKO Křivoklátsko v extravilánu u obce Drahoňův Újezd. V zájmovém území řešené stavby se nenachází žádná maloplošná zvláště chráněná území dle zákona 114/1992 Sb. V blízkosti stavby (cca 100 m od stavby) se nachází Ptačí oblast Křivoklátsko (soustava území NATURA 2000), ptačí oblast nebude stavbou dotčena.

b) Hluk

Vzhledem k charakteru stavby, hluk z dopravy nebyl posuzován. Nepředpokládá se změna hlukové zátěže oproti stávajícímu stavu.

c) Emise z dopravy

Emise z dopravy nebyly posuzovány.

d) Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje

Hlavní riziko ovlivnění vodního toku a vodních zdrojů je především spojeno s rizikem havárii při realizaci stavby a nebezpečí úniku závadných látek do vod povrchových, případně do půdního horizontu a následně do vod povrchových nebo podzemních. V úvahu připadají především ropné látky (pohonné hmoty, hydraulické oleje) a betonové směsi. Možná rizika úniků lze minimalizovat běžnými technickými a organizačními opatřeními a dodržováním obecně závazných předpisů, normativů a manipulačních řadů a náležitou organizací a dozorem při provádění stavebních prací.



Zhotovitelem je nutné vypracovat Havarijní plán stavby. Tyto dokumenty budou zpracovány v souladu s platnými předpisy a nařízeními a požadavky schvalujících orgánů v době zahájení realizace stavby. Především rozsah vedené dokumentace, ohlašovací povinnost a potřebné kontakty je nutno aktualizovat pro dobu realizace díla.

e) 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 E – Zásady organizace výstavby.

f) Nakládání s odpady

Nakládání s odpady musí být prováděno v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech a se souvisejícími prováděcími vyhláškami v platném znění. Užíváním staveniště bude vznikat běžný komunální odpad a kal ze septiků a žump (odpad z chemických WC na stavbě). Přebytky hmoty a hmoty z demolice mostu budou podle své nebezpečnosti uloženy na řízené skládky s příslušným oprávněním k uložení těchto odpadů. Po dokončení stavby budou vznikat odpady z provozu na komunikaci. Jedná se převážně o odpady kategorie ostatní – uliční smetky, pneumatiky, odpad rostlinných pletiv, zeminu; z nebezpečných odpadů se mohou vyskytnout ropné látky (úkapy pohonných hmot a olejů, havárie).

V rámci projektové přípravy byl zpracován průzkum asfaltových vrstev v bezprostřední blízkosti mostu pro stanovení množství polyaromatických uhlovodíků (PAU) v souladu s vyhláškou 130/2019 Sb. Z výsledků zkoušky je zřejmé, že obě vrstvy lze zařadit do kvalitativní třídy znovuzískaných asfaltových směsí ZAS-T1. Protokol o zkoušce je přílohou této dokumentace.

15 OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A ÚŽITNÉ VLASTNOSTI

a) Mechanická odolnost a stabilita



Stavba je navržena v souladu s normovými hodnotami tak, aby nedošlo k zřícení, přetvoření, poškození, porušení jednotlivých částí stavby a aby vyhověly požadovanému účelu stavby. (dle §9 vyhlášky č.268/2009 Sb.)

b) Požárně bezpečnostní opatření

Vzhledem k charakteru stavby je, ve vazbě na § 41 odst. 2 vyhl. č. 246/2001 Sb., obsah požárně bezpečnostního řešení stavby přiměřeně omezen.

Jedná se o dopravní stavbu navrženou převážně z nehořlavých materiálů. Součástí stavby nejsou žádné objekty vyžadující vytvoření samostatného požárního úseku. Stanovení požárního rizika ani stupně požární bezpečnosti není nutné u žádného objektu. Mezní velikost požárních úseků není nutné hodnotit.

Stavba nevytváří požárně nebezpečný prostor. Odstupové vzdálenosti se neposuzují.

Zabezpečení požární vodou, vnitřní a vnější odběrní místa ani zvláštní hasební látky není nutné v souvislosti s navrženou stavbou zřizovat. Materiály, které nelze hasit vodou, nejsou projektem stavby navrženy. Není navržen prostor vyžadující instalaci hasicích přístrojů. Požárně bezpečnosti zařízení nejsou navržena.

Veškeré pozemní komunikace v okolí stavby budou během výstavby průjezdné pro záahová vozidla jednotek požární ochrany kromě rekonstruovaného mostu. Viz SO 191 DIO.

Stavbou nebudou dotčeny vnější zdroje požární vody a stávající úroveň zajištění požární bezpečnosti dotčeného území je zachována.

Nový stav mostu bude svým provedením vyhovovat pro pojezd těžké hasičské techniky.

c) Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí

Návrh stavby v maximální možné míře respektuje požadavky na ochranu zdraví i životních podmínek.

d) Ochrana proti hluku

Vzhledem k tomu, že se nepředpokládá změna hlukové zátěže oproti stávajícímu stavu, ochrana proti hluku není řešena.

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

Je zaručena respektováním zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, rekonstrukcí se zlepší stávající podmínky.

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

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

16 DALŠÍ POŽADAVKY**a) Užité vlastnosti stavby (dostatečná kapacita objektů, obecné technické požadavky na výstavbu a výroby, snadná údržba, životnost apod.)**

Stavba bude prováděna dle platných ČSN, TKP a TP.



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

S ohledem na umístění mostu v extravilánu a na absenci chodníků na přilehlých úsecích silnice II/235 nejsou ani na mostě navržena opatření pro pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

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

Ochrana proti bludným proudům je řešena v SO 201. Budou provedena opatření proti účinkům bludných proudů podle zásad TP 124 MD ČR.

d) Splnění požadavků dotčených orgánů

Znamé požadavky dotčených orgánů a vlastníků jsou řešeny v následujících částech projektové dokumentace.

17 ZÁVĚR

Projektová dokumentace je ve stupni PDPS. V případě změny podkladů, či vzniku nových skutečností, si projektant vyhrazuje právo posouzení dopadu těchto změn na řešení a eventuálně doplnění nebo úpravu projektu.

Předložená dokumentace slouží pro výběr dodavatele a v žádném případě nenahrazuje realizační dokumentaci stavby. **Pro realizaci mostu je třeba zpracovat realizační dokumentaci stavby.**

Dokumentaci lze užívat ve smyslu příslušné smlouvy o dílo. Výkres, příloha či jeho část, může být kopírován nebo jiným způsobem rozšiřován pouze po předchozím souhlasu Sagasta s.r.o.

Praha, leden 2020

Vypracoval: Ing. Jaroslav Čambula, Ph.D.