

INVESTOR**KRAJSKÁ SPRÁVA A ÚDRŽBA SILNIC
KARLOVARSKÉHO KRAJE**

Chebská 282, 356 04 Sokolov

**STAVBA****MODERNIZACE MOSTU EV. Č. 210 46 - 1
TISOVÁ U KRASLIC
PŘES BUBLAVSKÝ POTOK**

S.A.W. CONSULTING s.r.o.

Prašná 2324, 407 47 Varnsdorf

středisko UL: Božtěšická 216/34, 400 01 Ústí n. L.

web: www.sawconsulting.cze-mail: info@sawconsulting.cz**VYPRACOVAL**

Ing. Eva Dragounová

ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT

Ing. Libor Vykoukal

TECHNICKÁ KONTROLA

Jaroslav Zavadil, DiS.

INVESTOR**ZAKÁZKOVÉ ČÍSLO****KSÚS KK****2018-043****DATUM****10/2018****STUPEŇ****DSP/PDPS****MĚŘÍTKO****PŘÍLOHA****PRŮVODNÍ ZPRÁVA****Č. PŘÍLOHY****A****PARÉ**

Průvodní zpráva

Obsah:

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	2
1.1.	Stavba	2
1.2.	Objednatel dokumentace DSP/PDPS	2
1.3.	Zhotovitel DSP/PDPS.....	2
2.	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	3
2.1.	Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění:.....	3
2.2.	Předpokládaný průběh stavby:.....	4
2.3.	Vazby na územní plán a územní rozhodnutí:	4
2.4.	Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití:	4
2.5.	Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí:.....	4
2.6.	Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření:.....	5
3.	PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ	5
4.	ČLENĚNÍ STAVBY	5
4.1.	Způsob číslování a označení:.....	5
4.2.	Členění stavby na stavební objekty, včetně následných správců:	5
5.	PODMÍNKY REALIZACE STAVBY.....	5
5.1.	Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků:.....	5
5.2.	Uvažovaný průběh výstavby a zajištění plynulosti a koordinovanosti:	5
5.3.	Dopravní omezení, objížďky dopravy:.....	6
6.	PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ	7
6.1.	Možnosti postupného předávání části stavby do užívání:	7
6.2.	Zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby:.....	7
7.	SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS.....	7
7.1.	Technický popis jednotlivých stavebních objektů:.....	7
8.	DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMO, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY	10
9.	ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ	10
9.1.	Bourací práce	10
9.2.	Kácení mimolesní zeleně	10
9.3.	Rozsah zemních prací.....	10
9.4.	Ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch	10
9.5.	Zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace	11
9.6.	Zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa	11
9.7.	Zásah do jiných pozemků.....	11
9.8.	Vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků.....	11
10.	NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY.....	11
10.1.	Všechny druhy energií.....	11
10.2.	Telekomunikace	11
10.3.	Vodní hospodářství	11
10.4.	Připojení na dopravní infrastrukturu a parkování	11
10.5.	Možnost napojení na technickou infrastrukturu (podzemní a nadzemní sítě).....	11
10.6.	Připojení na dopravní infrastrukturu a parkování	11
11.	VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	11
11.1.	Ochrana krajiny a přírody	11
11.2.	Hluk	12
11.3.	Emise	13
11.4.	Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje	13
11.5.	Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a při užívání stavby	13
11.6.	Nakládání s odpady.....	14
12.	OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI	14
12.1.	Mechanická odolnost a stabilita	14
12.2.	Požární bezpečnost.....	15
12.3.	Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí	15
12.4.	Ochrana proti hluku	15
12.5.	Bezpečnost při užívání	15
12.6.	Úspora energie a ochrana tepla	15
13.	DALŠÍ POŽADAVKY	15
13.1.	Užitné vlastnosti stavby	15
13.2.	Zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby – veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	15
13.3.	Ochrana stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí.....	15

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1. Stavba

Název stavby:	Modernizace mostu ev. č. 210 46-1 Tisová u Kraslic přes Bublavský potok
Místo stavby:	komunikace III/210 46 u Tisová u Kraslic
Kraj:	CZ041 Karlovarský
Obec:	560472 Kraslice (okres Sokolov)
Katastrální území:	673251 Tisová u Kraslic (okres Sokolov) 673269 Zelená Hora u Kraslic (okres Sokolov)
Druh stavby:	Modernizace mostního objektu
Stupeň dokum.:	Dokumentace pro stavební povolení a provádění stavby – DSP/PDPS

1.2. Objednatel dokumentace DSP/PDPS

Zadavatel:	Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, příspěvková organizace Chebská 282 356 04 Sokolov
-------------------	--

1.3. Zhotovitel DSP/PDPS

Projektant:	S.A.W. Consulting s. r. o. středisko Ústí nad Labem Božtěšická 216/34 400 01 Ústí nad Labem tel. 607 930 191 IČO: 287 188 36, DIČ: CZ28718836
--------------------	---

Zodpovědný projektant: Ing. Eva Dragounová

Stavební objekty:

SO 151 - Dopravně inženýrská opatření – Ing. Jan Vtelenský

SO 201 – Modernizace mostu ev. č. 210 46-1 – Ing. Eva Dragounová

Související dokumentace:

Prověření inž. sítí – I. Sochorová

Zásady organizace výstavby – Ing. Eva Dragounová

Plán kontrolních prohlídek – Ing. Eva Dragounová

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

2.1. Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění:

Stávající stavba je situována v intravilánu obce Kraslice v části Tisová. Jedná se o modernizaci stávajícího mostu na komunikaci III. třídy č. 210 46.

Jedná se o jednopolový šikmý most kolmé světlosti 4,1 m. Spodní stavba mostu je tvořena plnými, masivními opěrami z lomového kamene, které přechází do kamenné klenby. Na povodní straně je mostní objekt rozšířen o desku ze železobetonu. Celý objekt je opatřen torkretovou omítkou. Vozovka na mostě je asfaltová. Svodidlové zábradlí na římsách je ocelové se sloupky zabetonovanými do říms a s krátkou svodnicí. Madlo je zasaženo korozí. V podhledu nosné konstrukce jsou patrné síťové trhliny s výluhem cementového mléka s inkrustací vlivem nefunkční hydroizolace. Opěry jsou lokálně podemleté. Beton říms je degradovaný vlivem rozmrazovacích posypových prostředků. Stavební stav mostu V – špatný dle provedené mostní prohlídky ze dne 05.05.2017.

V blízkosti mostu se nachází celá řada podzemních i nadzemních sítí. Dno vodoteče pod mostem je přírodní s mírnými nánosy sedimentu.

Vzhledem k výše uvedeným závadám bylo rozhodnuto o kompletním odstranění stávající mostní konstrukce a navržení nové mostní konstrukce s normovou zatížitelností včetně nového založení mostní konstrukce.

V rámci modernizace mostu je v nezbytném rozsahu upravena komunikace na mostě a v přilehlém úseku z důvodu plynulé návaznosti na stávající vozovku. Niveleta na mostě je v rámci modernizace navržena jednotného podélného a příčného sklonu.

Nová mostní konstrukce je navržena jako nová trvalá jednopolová šikmá polorámová železobetonová mostní konstrukce kolmého rozpětí 3,66 m založená plošně na základových pasech. Kolmá světlost mostu je navržena 3,16 m. Do nově navržené opěry O1 je na návodní straně vpravo vetknuto rovnoběžné zavěšené železobetonové křídlo. V rámci modernizace mostu bude nutné přezdít stávající kamenné nábrežní zdi lemující koryto vodoteče.

Nosná konstrukce je navržena jako polorámová železobetonová tloušťky příčle 500 mm v ose mostu a 425 mm v úžlabí, příčně ve střešovitém sklonu 2,5 % a v podélném směru ve spádu 4,3 % k opěře O1 (spodní hrana nosné konstrukce je příčně vodorovná).

Na návodní i povodní straně mostu jsou navrženy římsy o šířce 800 mm s dodatečně kotveným zábradlím se svislou výplní.

Vody z povrchu vozovky na mostě jsou odváděny podélným spádem 4,3 % k opěře O1 a příčným střešovitým spádem 2,5 % k římsám. Za konci říms jsou navrženy uliční vpusti s odvedením vod skrz dřívky opěr do koryta vodoteče. Na železobetonové římsy navazuje zádlaha za římsami. Koryto vodoteče je přírodní a v rámci projektové dokumentace není navržena žádná úprava koryta vodoteče.

V rámci modernizace je potřeba provést kácení jednoho vzrostlého javoru na povodní straně za nábrežní zídkou vlevo. Dále je navrženo drobné mycení vegetace kolem výtokové části mostu. V blízkosti mostu se nachází vrchní vedení několika správců sítí a sítě na návodní i povodní straně mostu. Za mostem vpravo je situován stávající betonový sloup.

Před zahájením prací musí být osazeno dočasné dopravní značení a vytýčeny veškeré podzemní sítě v rozsahu staveniště. Vzhledem k blízkosti vrchního vedení souběžně s mostem je nutné při rekonstrukci mostu postupovat se zvýšenou opatrností, aby nedošlo k poškození.

Pro projektovou dokumentaci bylo provedeno zaměření úseku místní komunikace v nezbytně nutném rozsahu potřebném pro návrh jak dopravního řešení rozšíření komunikace, tak mostu a jeho přilehlého okolí.

Provoz na komunikaci III. třídy č. 210 46 bude po dobu modernizace mostního objektu vyloučen s navrženou objízdnou trasou dle SO 151.

2.2. Předpokládaný průběh stavby:

Postup výstavby je navržen v části E. – zásady organizace výstavby, projektové dokumentace. Realizace stavby se předpokládá v pěti fázích za vyloučeného provozu komunikace na mostě a v jeho předpolí na komunikaci III. třídy č. 210 46 u Tisové u Kraslic, přes Bublavský potok.

2.3. Vazby na územní plán a územní rozhodnutí:

Modernizace mostu je v souladu s územním plánem. Na stavbu nebylo požádáno o územní rozhodnutí, z důvodu umístění stavby na stávajících parcelách. Na základě požadavku zadavatele je projekt zpracován ve formě dokumentace pro stavební povolení a projektová dokumentace pro provádění stavby.

2.4. Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití:

Stávající stavba je situována v intravilánu Tisové u Kraslic. Jedná se o modernizaci stávajícího mostu na komunikaci III. třídy č. 210 46 přes Bublavský potok.

Využití území se modernizací mostu nemění. Před vlastním zahájením stavebních prací je nutné nechat vytýčit všechny stávající inženýrské sítě v rozsahu stavby objektu.

Dle dostupných vyjádření správců inženýrských sítí se v blízkosti mostu nachází:

- 1) Podzemní plynovodní vedení přípojky pod komunikací před mostem (ocel 100 mm) ve správě Gridservices s.r.o..
- 2) Nadzemní plynovodní vedení (ocel 200 mm) na výtokové straně mostu uloženého do svahu ve správě Gridservices s.r.o. Vedení uloženo ve vzdálenosti 1,7 m od stávající římsy.
- 3) Nadzemní vedení kanalizace DN 550 na výtokové straně ve vzdálenosti 5,2 m od hrany stávající římsy ve správě KMS s.r.o.
- 4) Nadzemní vedení sdělovacího kabelu nad římsou výtokové strany mostu na betonových sloupech ve správě CETIN a.s.
- 5) Nadzemní vedení VO – kabely NN nad římsou výtokové strany mostu na betonových sloupech ve stejné trase jako sdělovací kabel ve správě CETIN a.s. Správcem VO jsou Technické služby města Kraslice.
- 6) Nadzemní vedení nezaměřeného metalického kabelu v ocelové chráničce (ocel 100 mm) uložené na návodní straně mostu ve vzdálenosti přibližně 700 mm od hrany stávající římsy. Správcem vedení je CETIN a.s.
- 7) Nadzemní vedení NN nad římsou výtokové strany mostu na betonových sloupech ve stejné trase jako sdělovací kabel ve správě CETIN a.s. a VO ve správě ČEZ Distribuce a.s.
- 8) Nadzemní vedení neznámých sítí firmy Kukal a Uhlíř s.r.o. v dřevěném oplechovaném truhlíku. Sítě jsou uloženy na návodní straně mostu ve vzdálenosti přibližně 1000 mm od hrany stávající římsy.
- 9) Z betonového sloupu vpravo za mostem je vrchní vedení NN a sdělovacího vedení na budovu č.p. 152.

Při provádění stavebních prací je třeba dodržet potřebná ochranná pásma dle zákona č. 458/2000 Sb. § 46, nebo technických norem, zejména ČSN 33 3301 a ČSN EN 20110-1.

Všechny rozhodující stavební práce budou probíhat na silničním pozemku.

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

Stavba není předmětem posuzování vlivů na životní prostředí ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Realizací stavby, jejími součástmi a jejím provozem nedojde ke změně krajinného rázu v okolí stavby. Most bude mít i po modernizaci stejný charakter a je veden ve stejné trase.

Stavba a její provoz nebude mít negativní vliv na krajinu, zdraví a životní prostředí. Jedná se o modernizaci stávajícího kamenného mostu s kamennými opěrami, rozšířeným žb. deskou. Stávající most bude zdemolován a nahrazen novým žb. monolitickým polorámem.

V rámci stavby není navrženo kácení, pouze mýcení náletových stromů a křovin.

Stavba zasahuje do ochranného pásma komunikace III. třídy č. 210 46.

2.6. Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření:

Stavba bude realizována na stávající komunikaci III/210 46 a v nezbytně nutném rozsahu i na přilehlých pozemcích v okolí předpolí mostu. Trvalé užívání stavby nebude mít negativní dopad na okolí.

Celkový dopad na dotčené území je pozitivní, jelikož dojde k modernizaci stávajícího mostního objektu a prodloužení jeho životnosti.

3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

- [P1] Geodetické zaměření stávajícího stavu – 10/2018 – Atlas Group s.r.o.
- [P2] Inženýrskogeologický průzkum – 09/2018 – GEM Mgr. Luděk Žabka
- [P3] Průběh stávajících sítí technické infrastruktury dle podkladů vlastníků a správců
- [P4] Místní šetření
- [P5] Fotodokumentace

4. ČLENĚNÍ STAVBY

4.1. Způsob číslování a označení:

Stavba má dva stavební objekty, které jsou zařazeny podle technologie provádění.

100 – Pozemní komunikace

200 – Mostní objekty, zdi a konstrukce

4.2. Členění stavby na stavební objekty, včetně následných správců:

Stavba má dva stavební objekty:

Název stavebního objektu	Následný správce
SO 151 - DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ	Dočasný objekt
SO 201 - MODERNIZACE MOSTU EV. Č. 210 46-1	KSÚSKK

5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

5.1. Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků:

Na stavbu nenavazuje žádná sousední stavba.

5.2. Uvažovaný průběh výstavby a zajištění plynulosti a koordinovanosti:

Harmonogram výstavby předloží zhotovitel stavby, který vzejde z výběrového řízení. Předběžný postup výstavby je navržen v části E. Zásady organizace výstavby. Počítá s výstavbou během cca 4 měsíce.

Zajištění přístupu na stavbu: jako přepravní a přístupové trasy slouží stávající komunikace.

5.3. Dopravní omezení, objížďky dopravy:

Stavba modernizace mostu včetně komunikace bude probíhat najednou v jedné etapě, která bude rozdělena na jednotlivé fáze bourání nosné konstrukce stávajícího mostu a výstavby nové nosné konstrukce mostu, odpovídající věcné a časové návaznosti stavebních objektů. Bourání nosné konstrukce stávajícího mostu a výstavba nové nosné konstrukce mostu bude probíhat za úplné uzavírky komunikace III/210 46 v rozsahu staveniště.

Pro zhotovitele tohoto objektu jsou určeny následující výkony:

- PŘEDÁNÍ STAVENIŠTĚ A ZŘÍZENÍ ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ
- VYTÝČENÍ VŠECH PODZEMNÍCH INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ V OKOLÍ MOSTU
- DIO, PŘÍJEZDOVÉ A PŘÍSTUPOVÉ KOMUNIKACE
- KÁCENÍ STROMŮ A MÝCENÍ DROBNÉ VEGETACE KOLEM MOSTU
- FRÉZOVÁNÍ VOZOVKY V PŘEDPOLÍ MOSTU A ODSTRANĚNÍ PODKLADNÍCH VOZOVKOVÝCH VRSTEV
- ZÁPOROVÉ PAŽENÍ
- ODSTRANĚNÍ VYBAVENÍ MOSTU, BOURÁNÍ ŘÍMS
- PROVIZORNÍ PODEPŘENÍ SÍTÍ NA NÁVODNÍ STRANĚ I POVODNÍ ULOŽENÝCH VEDLE MOSTU
- VÝKOPOVÉ PRÁCE, BOURÁNÍ NOSNÉ KONSTRUKCE MOSTU A SPODNÍ STAVBY
- PROVIZORNÍ PŘEVEDENÍ VODY, PODKLADNÍ BETON POD ZÁKLADOVÉ PASY
- VYTÝČENÍ ZÁKLADOVÝCH PASŮ SPODNÍ STAVBY
- BEDNĚNÍ, VÝZTUŽ A BETONÁŽ ZÁKLADOVÝCH PASŮ OPĚR
- BEDNĚNÍ, VÝZTUŽ, BETONÁŽ DŘÍKŮ OPĚR
- IZOLACE SPODNÍ STAVBY PROTI ZEMNÍ VLHKOSTI A ASFALTOVÝMI PÁSY
- ZÁSYPY PŘECHODOVÉ OBLASTI NAD ÚROVEŇ NORMÁLNÍ HLADINY VODY
- BEDNĚNÍ, VÝZTUŽ A BETONÁŽ NOSNÉ KONSTRUKCE
- PŘEZDĚNÍ KAMENNÝCH ZDÍ LEMUJÍCÍCH KORYTO VODOTEČE
- IZOLACE, ODVODNĚNÍ ZA RUBEM KONSTRUKCÍ A ZÁSYPY PŘECHODOVÝCH OBLASTÍ
- KOTVENÍ, BEDNĚNÍ, VÝZTUŽ A BETONÁŽ ŘÍMS
- ODŘEZÁNÍ ZÁPOROVÉHO PAŽENÍ 1 M POD TERÉNEM
- ÚPRAVY ZEMNÍHO TĚLESA KOMUNIKACE V PŘEDPOLÍ MOSTU A NA MOSTĚ
- OSAZENÍ ZÁCHYTNÉHO ZAŘÍZENÍ NA ŘÍMSÁCH
- PŘEZDĚNÍ ZÍDKY Z KB BLOK TVAROVEK A PŘEDLÁŽDĚNÍ PLOCHY ZA ZDÍ
- ÚPRAVY POD MOSTEM A KOLEM MOSTU (ODLÁŽDĚNÍ ZA ŘÍMSAMI, PŘÍKOPY, OHUMUSOVÁNÍ A OSETÍ)
- ZÁVĚREČNÉ STAVEBNÍ PRÁCE PRO ZPROVOZNĚNÍ OBJEKTU
- HLAVNÍ MOSTNÍ PROHLÍDKA
- PŘEDÁNÍ STAVEBNÍHO OBJEKTU A UVEDENÍ DO PROVOZU

Objekt SO 151 řeší dopravně inženýrská opatření během stavby „Modernizace mostu ev. č. 210 46-1 Tisová u Kraslic přes Bublavský potok“. Modernizace bude probíhat za úplné uzavírky komunikace III. třídy č. 210 46. V rámci stavebního objektu SO 151, je z důvodu úplné uzavírky, navržena objízdná trasa pro všechny druhy dopravy. Vyznačení uzavírek a objízdné trasy bude vyznačeno dle TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

Uvolnění prostoru staveniště a vyznačení provizorního dopravního značení pro částečné omezení bude vyznačeno po celou dobu stavebních prací na demolici stávajícího mostu a vybudování nového mostu.

6. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

6.1. Možnosti postupného předávání části stavby do užívání:

Nepředpokládá se předávání do užívání po částech. Stavba bude předána jako celek po úplném dokončení.

6.2. Zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby:

Není důvod pro předávání stavby do užívání po částech.

7. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS

7.1. Technický popis jednotlivých stavebních objektů:

SO 151 – Dopravně inženýrská opatření

Objekt SO 151 řeší dopravně inženýrská opatření během stavby „Modernizace mostu ev. č. 210 46-1 Tisová u Kraslic“. Modernizace mostu bude probíhat za úplné uzavírky komunikace III. třídy č. 210 46. Úplná uzavírka komunikace bude prováděna při stavebních pracích SO 201. V rámci stavebního objektu SO 151, je z důvodu úplné uzavírky, navržena objízdná trasa pro všechny druhy dopravy. Vyznačení uzavírek a objízdné trasy bude vyznačeno dle TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

Celková předpokládaná doba realizace stavby a tedy i uzavírky je 4 měsíce (úplná uzavírka).

SO 201 – Modernizace mostu ev. č. 210 46 – 1

Stávající stavba je situována v intravilánu obce Kraslice v části Tisová. Jedná se o modernizaci stávajícího mostu na komunikaci III. třídy č. 210 46.

Jedná se o jednopolový šikmý most kolmé světlosti 4,1 m. Spodní stavba mostu je tvořena plnými, masivními opěrami z lomového kamene, které přechází do kamenné klenby. Na povodní straně je mostní objekt rozšířen o desku ze železobetonu. Celý objekt je opatřen torkretovou omítkou. Vozovka na mostě je asfaltová. Svodidlové zábradlí na římsách je ocelové se sloupky zabetonovanými do říms a s krátkou svodnicí. Madlo je zasaženo korozí. V podhledu nosné konstrukce jsou patrné síťové trhliny s výluhem cementového mléka s inkrustací vlivem nefunkční hydroizolace. Opěry jsou lokálně podemleté. Beton říms je degradovaný vlivem rozmrazovacích posypových prostředků. Stavební stav mostu V – špatný dle provedené mostní prohlídky ze dne 05.05.2017.

V blízkosti mostu se nachází celá řada podzemních i nadzemních sítí. Dno vodoteče pod mostem je přírodní s mírnými nánosy sedimentu.

Vzhledem k výše uvedeným závadám bylo rozhodnuto o kompletním odstranění stávající mostní konstrukce a navržení nové mostní konstrukce s normovou zatížitelností včetně nového založení mostní konstrukce.

V rámci modernizace mostu je v nezbytném rozsahu upravena komunikace na mostě a v přilehlém úseku z důvodu plynulé návaznosti na stávající vozovku. Niveleta na mostě je v rámci modernizace navržena jednotného podélného a příčného sklonu.

Nová mostní konstrukce je navržena jako nová trvalá jednopolová šikmá polorámová železobetonová mostní konstrukce kolmého rozpětí 3,66 m založená plošně na základových pasech. Kolmá světlost mostu je navržena 3,16 m. Do nově navržené opěry O1 je na návodní straně vpravo vetknuto rovnoběžné zavěšené železobetonové křídlo. V rámci modernizace mostu bude nutné přezdít stávající kamenné nábrežní zdi lemující koryto vodoteče.

Nosná konstrukce je navržena jako polorámová železobetonová tloušťky přičle 500 mm v ose mostu a 425 mm v úžlabí, příčně ve střešovitém sklonu 2,5 % a v podélném směru ve spádu 4,3 % k opěře O1 (spodní hrana nosné konstrukce je příčně vodorovná).

Na návodní i povodní straně mostu jsou navrženy římsy o šířce 800 mm s dodatečně kotveným zábradlím se svislou výplní.

Vody z povrchu vozovky na mostě jsou odváděny podélným spádem 4,3 % k opěře O1 a příčným střešovitým spádem 2,5 % k římsám. Za konci říms jsou navrženy uliční vpusti s odvedením vod skrz dířky opěr do koryta vodoteče. Na železobetonové římsy navazuje zádlážba za římsami. Koryto vodoteče je přírodní a v rámci projektové dokumentace není navržena žádná úprava koryta vodoteče.

V rámci modernizace je potřeba provést kácení jednoho vzrostlého javoru na povodní straně za nábrežní zídou vlevo. Dále je navrženo drobné mycení vegetace kolem výtokové části mostu. V blízkosti

mostu se nachází vrchní vedení několika správců sítí a sítě na návodní i povodní straně mostu. Za mostem vpravo je situován stávající betonový sloup.

Založení mostu

Základové pasy opěr mostu jsou založeny na podkladním betonu tl. 150 mm. Půdorysný rozměr základového pasu opěr je 2,1 m x 7,76 m s tloušťkou 600 mm. Odstupky základového pasu jsou navrženy v lici i v rubu 800 mm. Odstupky základového pasu jsou spádovány od dříku opěr. Základové pasy jsou navrženy z betonu **C25/30-XA2**. Výztuž základového pasu je navržena z betonářské oceli třídy B500B.

Opěry mostu

Dříky opěr jsou navrženy železobetonové tloušťky 500 mm z betonu **C30/37-XF2, XD1, XC4** vyztužené betonářskou ocelí třídy **B500B**. Délka dříku opěr je navržena jednotná 7,76 m. Výška dříku opěry O1 v ose mostu je 3,49 m a O2 3,625 m. V polovině délky opěr je osazeno plné potrubí PVC DN 180 pro drenáž s přesahem 150 mm přes líc zdíva opěr. Vyústění potrubí PVC DN 180 bude uloženo v předepsaném sklonu 5 %. Skrz opěry dále prochází vyústění uličních vpustí a neznámého potrubí u opěry O2.

Křídla mostu

Opěra O1 na návodní straně mostu je navržena s vetknutým zavěšeným železobetonovým křídlem tl. 500 mm z betonu **C30/37-XF2, XD1, XC4** vyztužené betonářskou ocelí třídy **B500B**. Délka zavěšeného křídla je 800 mm.

Nábřežní zdi

Stávající nábřežní zdi jsou původně kamenné opatřené torkretovou omítkou. Nejprve bude nutné z těchto nábřežních zdí odstranit torkretovou omítku a následně provést přezdění dříku zdí v nutném rozsahu potřebného pro modernizaci mostu. Je uvažováno s přezděním z užitého kamene s doplněním novým kamenem cca 20% na MC20 s vyspárováním. Pro doplnění chybějícího kamen je navržen čedič.

Dřík opěrné zdi bude v patě min. tl. 1300 mm a v koruně 600 mm. Mezi dříkem přezdění zdi a čelem opěr je navržena dilatační spára. Za rubem zdi je navržena drenáž ve stejném provedení, jako je za rubem opěr a to včetně výplňového betonu pod drenáží a mezerovitým betonem nad drenáží.

Pokud bude zjištěno po rozebrání zdi, že nábřežní zeď má nevyhovující základ, bude stávající odstraněn a nově vybetonován základový pas z betonu **C25/30-XA2**, šířky 2,1 m, výšky 600 mm na podkladním betonu **C12/15-X0** tl. 150 mm.

Nosná konstrukce

Nosnou konstrukci mostu tvoří přímo pojižděná monolitická železobetonová polorámová konstrukce o kolmém rozpětí 3,66 m z betonu **C30/37-XF2, XD1, XC4**. Šířka nosné konstrukce je 7,6 m a délka 4,16 m. Tloušťka nosné konstrukce je 500 mm v ose mostu. Horní povrch nosné konstrukce je podélně spádován ve sklonu 4,3 % k rubu opěry O1 k zajištění odtoku vody k drenážnímu systému. Příčně je horní povrch desky ve střechovitěm spádu 2,5 %. Ve vzdálenosti 250 mm od obrubníku říms je navrženo úžlabí mostu. Sklon horního povrchu nosné konstrukce pod římsami k úžlabí je navržen ve sklonu 6 %. V místě styku horní příčle a stěny v rubu je navrženo zkosení 100 x 100 mm pro přechod a natavení izolace. Nosná konstrukce je vyztužena betonářskou ocelí třídy **B500B**.

Přechodová oblast

Stavební prostor mezi záporovým pažením a rubem opěry je ve spodní části pod těsnicí fólií navržen výplňový beton z betonu **C12/15-X0**. Nad těsnicí fólií je navržen mezerovitý beton.

Římsy

Na návodní i povodní straně mostu jsou navrženy železobetonové monolitické římsy jednotného tvaru. Délka návodní římsy je 5,3 m, délka povodní římsy je 5 m, šířka 800 mm, při vyložení 250 mm před líc konstrukce. Pohledová plocha říms má výšku 600 mm. Příčný sklon říms je 4% směrem k vozovce. Římsa je k nosné konstrukci mostu a k dříku křídel kotvena pomocí talířových kotev do vývrtu dle VL4 det. 404.02. Kotvy jsou navrženy po vzdálenosti 1 m. Vlepení je navrženo do vyvrtaných otvorů pomocí směsi pro vysokopevnostní kotvení na bázi epoxidových pryskyřic.

Římsy jsou navrženy z betonu **C30/37-XF4, XD3, XC4** a vyztuženy ocelí třídy **B500B**. V každé římsě jsou navrženy dvě rezervní PVC chráničky Ø 110/94 mm. Povrch říms bude opatřen hydrofobním nátěrem s odolností proti solím povlakem kategorie S2. Svislá obrubníková část říms a horní povrch říms do

vzdálenosti 150 mm od okraje obrubníkové části římsy bude opatřen nátěrem typu S4. Mezi vozovkou a římsou je navržena asfaltová modifikovaná zálivka šířky 20 mm na výšku obrusné vrstvy s předtěsněním.

Záchytná zařízení a vybavení mostu

Zábradlí

Na okraji římsy bude osazeno ocelové zábradlí z otevřených profilů se svislou výplní, výška madla **1,10 m**. Zábradlí bude kotveno přes patní desky do římsy dodatečně pomocí lepených kotev. Pro všechny konstrukční části zábradlí bude použita ocel třídy **S 235**. Osové vzdálenosti sloupků jsou navrženy 2000 mm. Kotvení bude dodatečně přes kotevní desky pomocí lepených kotev do otvorů vyvrtaných do římsy.

Úpravy kolem mostu

V rámci modernizace je potřeba provést kácení jednoho vzrostlého stromu (javor) a mýcení drobné vegetace na výtokové straně mostu.

Za přezděnými kamennými nábrežními zdmi bude provedeno po zasypání výkopové jámy pouze ohumusování a osetí travním osivem.

Za římsami je navrženo zadláždění lomovým kamenem do betonu. Zádlažba je navržena z lomového kamene tl. 200 mm do betonu **C25/30-XF3** tl. 100 mm. Dlažba bude ukončena zahradním obrubníkem rozměru 250 x 100 mm pro prostředí **XF4** do betonu **C12/15-X0**. Odláždění bude lemováno silničním obrubníkem rozměru 250 x 150 x 1000 mm směrem do komunikace pro prostředí **XF4** do betonu **C12/15-X0**. Zbylé lemování dle umístění je navrženo ze zahradních obrubníků rozměru 250 x 100 mm pro prostředí **XF4** do betonu **C12/15-X0**. Odláždění u římsy bude provedeno dle VL4 206.22.

Spárování bude provedeno MC s agresivitou prostředí **XF4**. Jednotlivé kameny budou ukládány se spárami 20-40 mm, přičemž tyto spáry budou následně vyplněny MC s agresivitou prostředí **XF4** na plnou výšku – tzv. hloubkové spárování.

Přilehlé svahy, které budou součástí terénních úprav, budou ohumusovány v tl. 100 mm a osety travním osivem.

Úpravy pod mostem

V profilu vodoteče v navrženém rozsahu před i za mostem a pod mostem je navrženo odláždění lomovým kamenem do betonu. Je navržena kyneta v dostředném sklonu 3 % a na návodní i povodní straně mostu ukončena betonovým prahem z betonu **C25/30-XF3**. Před ukončovacími prahy je navržen těžký kamenný zához prosypaný zeminou s hlavními kameny min. hmotnosti 200 kg s vyklínováním.

Odláždění koryta vodoteče je navrženo z lomového kamene tl. 200 mm do betonu **C25/30-XF3** tl. 100 mm. Dlažba bude ukončena zahradním obrubníkem rozměru 250 x 100 mm pro prostředí **XF4** do betonu **C12/15-X0**. Odláždění bude lemováno silničním obrubníkem rozměru 250 x 150 x 1000 mm směrem do komunikace pro prostředí **XF4** do betonu **C12/15-X0**. Zbylé lemování dle umístění je navrženo ze zahradních obrubníků rozměru 250 x 100 mm pro prostředí **XF4** do betonu **C12/15-X0**. Odláždění u římsy bude provedeno dle VL4 206.22.

Spárování bude provedeno MC s agresivitou prostředí **XF4**. Jednotlivé kameny budou ukládány se spárami 20-40 mm, přičemž tyto spáry budou následně vyplněny MC s agresivitou prostředí **XF4** na plnou výšku – tzv. hloubkové spárování.

Úpravy vozovky

V rámci rekonstrukce mostu je v nezbytném rozsahu upravena komunikace na mostě a v přilehlém úseku z důvodu plynulé návaznosti na stávající vozovku. Niveleta na mostě je v rámci modernizace navržena jednotného podélného a příčného sklonu.

Vozovka v rozsahu rekonstrukce mostu bude nejdříve frézována v tl. 100 mm. Následně bude v rozsahu výkopů odstraněna celá skladba vozovkového souvrství.

Skladba komunikace na mostě je navržena takto:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik kation. asf. emulze	PS-C	0,30 kg/m ²	ČSN 736129
Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm	ČSN EN 13108-1
Pásová celoplošně natavitelná izolace		NAIP	5 mm ČSN EN 13108-1
Celková tloušťka		85 mm	

Skladba komunikace v předpolí mostu je navržena takto:

Konstrukce vozovky dle TP170, katalogový list D1 – N – 1 – III

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik kation. asf. emulze	PS-C	0,30 kg/m ²	ČSN 736129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	80 mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřik kation. asf. emulze	PI-C	0,80 kg/m ²	ČSN 736129
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	150 mm	
Štěrkodrt' fr. 0/32	ŠDA	200 mm	ČSN EN 13285
Min. tloušťka nových vrstev celkem		470 mm	

Zhutnění na pláni $E_{def,2} = \min. 45 \text{ MPa}$
Nezpevněné krajnice budou provedeny z R-materiálu tl. 150 mm.

8. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMO, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY

Trasa zasahuje do ochranného pásma komunikace III. třídy č. 210 46.

Ochranná pásma obecně:

- silnice III. třídy (správce KSÚSKK, p.o.) - 15 m od osy vozovky
- Telekomunikační vedení nadzemní (správce CETIN, a.s.) – 1,5 m od vedení
- Elektro nadzemní vedení nízkého napětí do 1 kV (správce ČEZ Distribuce a.s.) – dle správce
- Elektro nadzemní vedení VO (správce TSM města Kraslic) – dle správce
- Plyn STL (správce GRIDSERVICES s.r.o.) – dle správce

Stavba se nedotýká památkové rezervace nebo zóny. Stavba se nenachází v chráněném území.

9. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

9.1. Bourací práce

Stavební práce budou probíhat v jedné etapě, za úplné uzavírky komunikace. V rámci modernizace mostu budou nejprve odstraněny vozovkové vrstvy a provedena demolice stávajícího mostu.

K bourání stávajících konstrukcí budou použity lehké strojní mechanizmy, velikost dílců sutě podle možností odvozu a nakládání dodavatele stavby. Vybouraný materiál bude odvezen na řízenou skládku dle druhů vybouraných materiálů.

9.2. Kácení mimolesní zeleně

V rámci stavby není navrženo kácení, pouze mýcení náletových stromů a křovin.

9.3. Rozsah zemních prací

Zemní práce budou probíhat pouze v rozsahu potřebného pro demolici stávajícího mostu a výstavbu nového mostu.

9.4. Ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch

V místech, kde během výstavby dojde k zásahu do okolní zeleně, bude toto uvedeno do původního stavu. Dotčené plochy budou ohumusovány v tloušťce 0,10 m a osety travním osivem, doporučené množství výsevu je 20 g/m².

9.5. Zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace

V rámci této stavby je nutný zásah do zemědělského půdního fondu. Není zapotřebí návrh rekultivace.

9.6. Zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa

V rámci této stavby není zasahováno do pozemků určených k plnění funkce lesa.

9.7. Zásah do jiných pozemků

Stavba zasáhne do pozemku komunikace. Souhrn pozemků je součástí přílohy – I.1 - Záborový elaborát.

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

Netýká se.

10. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

10.1. Všechny druhy energií

Zhotovitel si zajistí připojení na elektrickou energii nebo použije elektrocentrálu. Vodu potřebnou pro stavbu si zajistí zhotovitel. Protože se jedná o stavbu, která není výrobního charakteru, není vyvolán požadavek na potřebu energie.

10.2. Telekomunikace

Realizace stavby ani stavba samotná nevyvolává nároky napojení na telekomunikace.

10.3. Vodní hospodářství

Stavba nezvyšuje nároky zájmového území na vodní hospodářství území.

10.4. Připojení na dopravní infrastrukturu a parkování

Stavba je napojena na stávající silniční síť. Parkování stavby bude na předpolích mostu.

10.5. Možnost napojení na technickou infrastrukturu (podzemní a nadzemní sítě)

Napojení na technickou infrastrukturu si v případě potřeby zajistí zhotovitel.

10.6. Připojení na dopravní infrastrukturu a parkování

Užíváním stavby nevznikají žádné odpady.

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

11.1. Ochrana krajiny a přírody

Po dokončení stavby nebudou změněna stávající ochranná pásma jednotlivých pozemních komunikací (jsou stanoveny od hlavní trasy) ani ochranné pásmo dráhy či lesa. Největší rizika z havárií vyplývají z charakteru stavby tj. pozemní komunikace. Protože se jedná o silnici III. třídy, lze předpokládat

jejich užívání především osobními automobily a TNV. V případě nehod těchto vozidel při současném úniku látek nebezpečných životnímu prostředí (PHM, oleje, provozní kapaliny) postačí pro zamezení škod na životním prostředí zásah integrovaného záchranného systému plynoucí ze zákonné povinnosti v těchto případech.

11.2. Hluk

Stavba nezvyšuje hlukovou zátěž na okolí, a proto není nutné navrhovat žádná protihluková opatření. Provedením nové vozovky se hluková zátěž v okolí mostního objektu sníží. Stavba se nachází v intravilánu Tisové u Kraslic, v blízkosti stavby se ve vzdálenosti cca 1 m nachází výrobní stavba.

Předpokládané hodnoty hluku ze stavební činnosti se stanoví dle Nařízení vlády č.272/2011Sb.

Hodnoty hluku, s výjimkou vysokoenergetického impulsního hluku, se vyjadřují ekvivalentní ekvivalentní hladinou akustického tlaku $A_{LAeq,T}$. V denní době se stanoví pro 8 souvislých a na sebe navazujících nejhlučnějších hodin ($LAeq,8h$), v noční době pro nejhlučnější 1 hodinu ($LAeq,1h$). Pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích, s výjimkou účelových komunikací, a drahách a pro hluk z leteckého provozu se ekvivalentní hladina akustického tlaku $A_{LAeq,T}$ stanoví pro celou denní ($LAeq,16h$) a celou noční dobu ($LAeq,8h$).

Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A , s výjimkou hluku z leteckého provozu a vysokoenergetického impulsního hluku, se stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku $A_{LAeq,T}$ se rovná 50 dB a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době podle přílohy č. 3 k tomuto nařízení. Pro vysoce impulsní hluk se přičte další korekce – 12 dB. V případě hluku s tónovými složkami, s výjimkou hluku z dopravy na pozemních komunikacích a drahách, a hluku s výrazně informačním charakterem se přičte další korekce – 5 dB.

Tabulka 1 Přehled hodnot hyg. limitů platných pro posuzovaný záměr $L_{Aeq,T}$ [dB]

Zdroj hluku	interval	$L_{Aeq,T}$	
		chráněný VP ostatních staveb	chráněný ostatní VP
doprava po hlavních veř. komunikacích (dálnice a silnice I. a II. třídy)	den (06-22 h)	60	60
	noc (22-06 h)	50	60

Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A pro hluk ze stavební činnosti $LAeq,s$ se stanoví tak, že se k hygienickému limitu ekvivalentní hladiny akustického tlaku $A_{LAeq,T}$ stanovenému podle odstavce 3 přičte další korekce podle části B přílohy č. 3 k tomuto nařízení.

Část B

Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb pro hluk ze stavební činnosti

Posuzovaná doba [hod.]	Korekce [dB]
od 6:00 do 7:00	+10
od 7:00 do 21:00	+15
od 21:00 do 22:00	+10
od 22:00 do 6:00	+5

11.3. Emise

Při bouracích pracích je potřebné kropení konstrukce na snížení prachové zátěže v okolí staveniště.

Ochrana ovzduší není v rámci návrhu komunikace řešena. Vlastní stavba nemá negativní vliv na kvalitu ovzduší. Jelikož se jedná o modernizaci mostu, nepředpokládá se zvýšení hladiny emisí z dopravy.

11.4. Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje

V rámci navrhované stavby nejsou řešeny likvidace splaškových vod, neboť řešená stavba tyto vody neprodukuje. Odvodnění zpevněných ploch na mostě je zajištěno pomocí podélného a příčného sklonu komunikace a uličních vpustí do vodoteče. Největší rizika z havárií vyplývají z charakteru stavby tj. pozemní komunikace. Protože se jedná o komunikaci III. třídy, lze předpokládat jejich užívání především osobními automobily a TNV. V případě nehod těchto vozidel při současném úniku látek nebezpečných životnímu prostředí (PHM, oleje, provozní kapaliny) postačí pro zamezení škod na životním prostředí zásah integrovaného záchranného systému plynoucí ze zákonné povinnosti v těchto případech.

Odvodnění nového mostu se proti stávajícímu nemění.

11.5. Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a při užívání stavby

Bezpečnost práce při výstavbě je zakotvena v Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích. Účinnost zákona od 1.1.2007.

§ 3 Zhotovitel zajistí, aby

a) při provozu a používání strojů a technických zařízení (dále jen "stroje"), náradí a dopravních prostředků na staveništi byly kromě požadavků zvláštních právních předpisů (6) dodržovány bližší minimální požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci stanovené v příloze č. 2 k tomuto nařízení

b) byly splněny požadavky na organizaci práce a pracovní postupy stanovené v příloze č. 3 k tomuto nařízení, jestliže se na staveništi plánují nebo provádějí

1. práce spojené s rozpojováním a přemísťováním zeminy, včetně jejího zhutňování nebo jiného zpevnění, nebo spojené s jinými úpravami souvisejícími s těmito pracemi, které jsou prováděny při zakládání staveb nebo terénních úpravách za podmínek stanovených zvláštním právním předpisem (7) a které zahrnují vytyčení tras technické infrastruktury (8) (dále jen "zemní práce"),

2. práce spojené s prováděním a demontáží bednění a jeho podpěrných konstrukcí, výrobou, přepravou a ukládáním ocelové výztuže a betonové směsi, včetně jejího zhutňování (dále jen "betonářské práce"),

3. práce spojené se zděním a úpravami konstrukcí ze zdicího materiálu, jakými jsou cihly, tvárnice, bloky, tvarovky nebo kámen, včetně osazování prefabrikátů ve zděných konstrukcích, omítání stěn a stropů, spárování zdiva, zhotovování podlah, mazanin nebo dlažeb, úpravy povrchu stěn například sekáním nebo dlabáním (dále jen "zednické práce"),

4. práce spojené s montáží a spojováním, jakož i demontáží a rozebíráním ocelových, dřevěných, betonových, železobetonových, popřípadě jiných prvků různého tvaru a funkce, například tyčových, plošných nebo prostorových, do stavebních objektů nebo technologických konstrukcí o požadovaném tvaru a provedení (dále jen "montážní práce"),

5. práce spojené s rozrušením, rozpojením, popřípadě demontáží konstrukce stavby nebo její části, které jsou prováděny při odstraňování, popřípadě změně stavby za podmínek stanovených zvláštním právním předpisem (9), (dále jen "bourací práce"),

6. svařování a nahřívání živců v tavných nádobách podle zvláštního právního předpisu (10)

7. lepení krytin na podlahy, stěny, stropy nebo jiné konstrukce

8. práce při údržbě stavby (11) a jejího technického vybavení a zařízení, jakými jsou například malířské a natěračské práce, mytí a čištění oken, fasád nebo okapů, dále prohlídky, zkoušky, kontroly, revize a opravy technického vybavení a zařízení, jakož i montáž a demontáž jejich částí v rozsahu potřebném pro provedení těchto prohlídek, zkoušek, kontrol, revizí nebo oprav (dále jen "udržovací práce"),

9. sklenářské práce,

10. práce spojené se skladováním a manipulací s materiálem, popřípadě výrobky

11. potápěčské práce a práce prováděné ve zvýšeném tlaku vzduchu,

12. práce nad vodou nebo v její těsné blízkosti spojené s nebezpečím utonutí,

13. práce spojené s využitím letadla podle zvláštního právního předpisu (12)

Vysvětlivky:

(6) Nařízení vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí

(7) stavební zákon

(8) § 2 odst. 1 písm. k) bod 2 a § 153 odst. 1 stavebního zákona, § 128 a 130 stavebního zákona

(10) Vyhláška č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách

(11) § 3 odst. 4 stavebního zákona

(12) Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, vyhláška č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů

Další platné předpisy, týkající se bezpečnosti práce:

Nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky Nařízení vlády č. 178/2001 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví zaměstnanců při práci, ve znění nařízení vlády č. 523/2002 Sb. a nařízení vlády č. 441/2004 Sb.

Stavba svým charakterem (liniová stavba) nevyžaduje zvláštní opatření pro zajištění bezpečnosti při jejím užívání. Uživatelé, účastníci silničního provozu, se při užívání této stavby musí řídit obecně platnými právními předpisy ČR, týkající se provozu motorových i nemotorových vozidel na pozemních komunikacích.

Návrhové prvky komunikací splňují požadavky na návrh bezpečné komunikace.

Na tuto stavbu musí být vypracován PLÁN BOZP a investorem zajištěn koordinátor bezpečnosti práce.

11.6. Nakládání s odpady

Zhotovitel stavby si zajistí po dohodě s majiteli pozemků vhodnou plochu na dočasnou skládku. Vybouraný materiál a případný komunální odpad bude odvezen na placenou skládku v okolí staveniště.

Katalogové číslo	Název druhu odpadu	Kategorie	m.j.	Množství
17 01 01	Beton	O	m ³	-
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O	m ³	-
17 04 05	Železo a ocel	O	t	-
17 02 01	Dřevo	O	m ³	-
17 03 01	Asfaltové směsi obsahující dehet	N	m ³	-

12. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

12.1. Mechanická odolnost a stabilita

Všechny materiály a hmoty na stavbě použité musí splňovat podmínku TKP a materiálových listů dle certifikace ve shodě se zákonem č. 22/1997 Sb. (O technických požadavcích na výrobky), zákonem č. 71/2000 Sb. (Změna zákona o technických požadavcích na výrobky) a nařízením vlády č. 81/1999 Sb. Zkoušky materiálů musí být prováděny a výsledky posuzovány ve shodě s příslušnými ČSN.

12.2. Požární bezpečnost

Stavba nevyvolává svými konstrukčními prvky nároky na požární bezpečnost. Výstavba jednotlivých stavebních objektů a ani jejich následné užívání nevytváří žádné speciální nároky na zajištění protipožární ochrany. V zájmovém území se nenachází žádné objekty, které má ve správě civilní a požární ochrana.

Během stavební činnosti bude zachován průjezd pro pohotovostní vozidla hasičského záchranného sboru.

12.3. Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí

Stavba nemá vliv na životní prostředí. Ochrana ovzduší není v rámci modernizace řešena. Vlastní stavba nemá negativní vliv na kvalitu ovzduší.

12.4. Ochrana proti hluku

Stavba nezvyšuje hlukovou zátěž na okolí, a proto není nutné navrhovat žádná protihluková opatření. Jako samozřejmé připomínáme dodržování nočního klidu mezi 22:00 a 06:00 při stavbě.

12.5. Bezpečnost při užívání

Stavba svým charakterem (liniová stavba) nevyžaduje zvláštní opatření pro zajištění bezpečnosti při jejím užívání. Uživatelé, účastníci silničního provozu, se při užívání této stavby musí řídit obecně platnými právními předpisy ČR, týkající se provozu motorových i nemotorových vozidel na pozemních komunikacích. Komunikace je navržena v souladu s platnými předpisy a normami, jejichž dodržení přispívá k zajištění bezpečnosti provozu. Návrhové prvky splňují požadavky na návrh bezpečné komunikace.

12.6. Úspora energie a ochrana tepla

Realizace vzhledem ke svému charakteru mostní stavby nemá vliv na úsporu energie a ochranu tepla.

13. DALŠÍ POŽADAVKY

13.1. Užité vlastnosti stavby

Realizací záměru dojde ke kvalitnějšímu a bezpečnějšímu pohybu silniční dopravy v řešeném území. Jedná se o stavbu trvalou.

13.2. Zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby – veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Realizací záměru dojde ke kvalitnějšímu a bezpečnějšímu pohybu silniční dopravy v řešeném území.

Na mostě nejsou navrženy chodníky, bezbariérovost je zajištěna příčným a podélným sklonem vozovky. Jedná se o stavbu trvalou.

13.3. Ochrana stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí

Povodně

Neuvažuje se.

Sesuvy půdy

Neuvažuje se. Jedná se o modernizaci mostu.

Poddolování

Stavba se nenachází v poddolovaném území zasaženého důlní činností. Založení mostu je plošné.

Seismicita

Neuvažuje se v dané lokalitě.

Radon

Opatření proti radonu není u mostní stavby navrženo.

Splnění požadavků dotčených orgánů

V rámci zpracování dokumentace byly osloveny DOSS a správci inženýrských sítí. Jejich požadavky budou zapracovány do PD po projednání s dotčenými orgány.

Technické řešení stavby je v souladu s platnými předpisy v době zpracování dokumentace.

Stavba splňuje obecné technické požadavky na výstavbu.

V Ústí nad Labem, 10/2018

Vypracovala: Ing. Eva Dragounová