

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

Chebská 282, 356 01 Sokolov

**STAVBA****MODERNIZACE MOSTŮ
V KARLOVARSKÉM KRAJI (6)
MODERNIZACE MOSTU EV.Č. 230 2 – 2
CHOTĚNOV**

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**

ANDREA MAŠKOVÁ

ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT

JAROSLAV ZAVADIL, DIS.

TECHNICKÁ KONTROLA

ING. LIBOR VYKOUKAL

INVESTOR**ZAKÁZKOVÉ ČÍSLO****KSÚS KK**

2021-017

DATUM

12/2021

STUPEŇ

DSP/PDPS

MĚŘÍTKO

-

PŘÍLOHA**SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA****Č. PŘÍLOHY****B****PARÉ**

Obsah

1	POPIS ÚZEMÍ STAVBY	4
1.1	CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU.....	4
1.2	ÚDAJE O SOULADU S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ	4
1.2.1	Údaje o dodržení obecných požadavků na využití území	4
1.2.2	Údaje o splnění požadavků na využití území	4
1.3	GEOLOGICKÁ, GEOMORFOLOGICKÁ A HYDROGEOLOGICKÁ CHARAKTERISTIKA	4
1.4	VÝČET A ZÁVĚRY PROVEDENÝCH PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ	4
1.5	OCHRANA ÚZEMÍ PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ	4
1.6	POLOHA VZHLEDEM K ZÁPLAVOVÉMU ÚZEMÍ, PODDOLOVANÉMU ÚZEMÍ.....	5
1.7	VLIV STAVBY NA OKOLÍ STAVBY A POZEMKY, OCHRANA OKOLÍ, VLIV STAVBY NA ODTOKOVÉ POMĚRY V ÚZEMÍ	5
1.8	POŽADAVKY NA ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN	5
1.9	POŽADAVKY NA MAXIMÁLNÍ ZÁBORY ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU NEBO POZEMKŮ K PLNĚNÍ FUNKCE LESA	5
1.10	ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY	5
1.11	VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY STAVBY, PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLAVÉ, SOUVISEJÍCÍ INVESTICE	6
1.12	SEZNAM POZEMKŮ PODLE KATASTRU NEMOVITOSTÍ	6
1.13	OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA	6
1.14	POŽADAVKY NA MONITORINGY A SLEDOVÁNÍ PŘETVOŘENÍ	7
1.15	MOŽNOSTI NAPOJENÍ STAVBY NA VEŘEJNOU DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU.....	7
2	CELKOVÝ POPIS STAVBY	7
2.1	CELKOVÁ KONCEPCE ŘEŠENÍ STAVBY.....	7
2.1.1	Stavba	7
2.1.2	Účel užívání stavby	7
2.1.3	Trvalá nebo dočasná stavba	7
2.1.4	Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky	7
2.1.5	Informace o podmínkách závazných stanovisek dotčených orgánů.....	7
2.1.6	Celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů	8
2.1.7	Ochrana stavby podle jiných právních předpisů	8
2.1.8	Základní bilance stavby	9
2.1.9	Základní předpoklady výstavby	9
2.1.10	Základní požadavky na předčasné užívání.....	9
2.1.11	Orientační náklady stavby.....	9

2.2	CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ	9
2.2.1	Urbanismus	9
2.2.2	Architektonické řešení	9
2.3	CELKOVÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	10
2.3.1	Popis celkové koncepce technického řešení	10
2.3.2	Celková bilance nároků všech druhů energie	10
2.3.3	Celková spotřeba vody	10
2.3.4	Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí	10
2.3.5	Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektrického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.....	11
2.4	BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY	12
2.5	BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY	12
2.6	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA OBJEKTŮ	12
2.6.1	Popis současného stavu	12
2.6.2	Popis navrženého stavu	12
2.6.2.1	SO 151 DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ.....	12
2.6.2.2	SO 201 MODERNIZACE MOSTU ev. č. 221 27-2.....	13
2.7	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ	14
2.8	ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ	14
2.9	ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA.....	15
2.10	HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ PROSTŘEDÍ.....	15
2.11	ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ.....	15
2.11.1	Ochrana před pronikáním radonu z podloží	15
2.11.2	Ochrana před bludnými proudy.....	15
2.11.3	Ochrana před technickou seizmicitou	16
2.11.4	Ochrana před hlukem	16
2.11.5	Protipovodňová opatření	16
2.11.6	Ostatní účinky – vliv poddolování, výskyt metanu.....	16
3	PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	16
3.1.1	Napojovací místa technické infrastruktury.....	16
3.1.2	Připojovací rozměry, výkopové kapacity a délky	16
4	DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	17
4.1	POPIS DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ VČETNĚ BEZBARIÉROVÝCH OPATŘENÍ.....	17
4.2	NAPOJENÍ ÚZEMÍ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU.	17
4.3	DOPRAVA V KLIDU	17

4.4	PĚŠÍ A CYKLISTICKÉ STEZKY.....	17
5	ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	17
5.1	TERÉNNÍ ÚPRAVY.....	17
5.2	POUŽITÉ VEGETAČNÍ PRVKY	18
5.3	BIOTECHNICKÁ, PROTIEROZNÍ OPATŘENÍ	18
6	POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	18
6.1	VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ – OVZDUŠÍ, HLUK, VODA, ODPADY A PŮDA	18
6.2	VLIV NA PŘÍRODU A KRAJINU	18
6.3	VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000	18
6.4	ZPŮSOB ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZÁVAZNÉHO STANOVISKA POSOUZENÍ VLIVU ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	19
6.5	NAVRHOVANÁ OCHRANÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA, ROZSAH OMEZENÍ A PODMÍNKY OCHRANY PODLE JINÝH PŘÁVNÍCH PŘEDPISŮ.....	19
7	OCHRANA OBYVATELSTVA	19
8	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	19
8.1	POTŘEBY A SPOTŘEBY ROZHODUJÍCÍCH MÉDIÍ A HMOT, JEJICH ZAJIŠTĚNÍ.....	19
8.2	ODVODNĚNÍ STAVENIŠTĚ.....	19
8.3	NAPOJENÍ STAVENIŠTĚ NA STÁVAJÍCÍ TECHNICKOU A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU	19
8.4	VLIV PROVÁDĚNÍ STAVBY NA OKOLÍ STAVBY A POZEMKY	19
8.5	OCHRANA OKOLÍ STAVENIŠTĚ A POŽADAVKY NA SOUVISEJÍCÍ ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN.....	20
8.6	MAXIMÁLNÍ DOČASNÉ A TRVALÉ ZÁBORY PRO STAVENIŠTĚ.....	20
8.7	POŽADAVKY NA BEZBARIÉROVÉ OBCHOZÍ TRASY.....	20
8.8	MAXIMÁLNÍ PRODUKOVANÁ MNOŽSTVÍ A DRUHY ODPADŮ A EMISÍ PŘI VÝSTAVBĚ, JEJICH LIKVIDACE	20
8.9	BILANCE ZEMNÍCH PRACÍ, POŽADAVKY NA PŘÍSUN NEBO DEPONIE ZEMIN.....	20
8.10	OCHRANA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PŘI VÝSTAVBĚ	20
8.11	ZÁSADY BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ PŘI PRÁCI NA STAVENIŠTI	20
8.12	ÚPRAVY PRO BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ VÝSTAVBOU DOTČENÝCH STAVEB.....	22
8.13	ZÁSADY PRO DOPRAVNÍ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ.....	22
8.14	STANOVENÍ SPECIÁLNÍCH PODMÍNEK PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY – PROVÁDĚNÍ STAVBY ZA PROVOZU, OPATŘENÍ PROTI ÚČINKŮM VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ PŘI VÝSTAVBĚ APOD.	23
8.15	ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ S VYZNAČENÍM VJEZDU.....	23
9	BILANCE ZEMNÍCH HMOT	23
10	CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	23
11	ZÁVĚR	24

1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

1.1 CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU

Stávající stavba je situována v intravilánu vesnice Chotěnov, součást města Mariánské Lázně v okrese Cheb na komunikaci III/2302. Jedná se o modernizaci stávajícího mostu přes Kosový potok.

Předmětem projektové dokumentace stavby je modernizace stávajícího mostu převádějící komunikaci III/2302 ve staničení 1,516 přes Kosový potok.

V rámci modernizace mostu je v nezbytném rozsahu upravena komunikace na mostě a v přilehlém úseku z důvodu plynulé návaznosti na stávající vozovku.

Stavba se nachází v nadmořské výšce cca 520,0 m n.m.

Jedná se o modernizaci stávajícího mostu na komunikaci III. třídy přes Kosový potok.

Stávající mostní objekt je ve staničení km 1,516 s evidenčním číslem 2302-2.

1.2 ÚDAJE O SOULADU S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ

Na základě požadavku zadavatele je projekt zpracován ve formě dokumentace pro vydání společného povolení stavby a provádění stavby. Dokumentace je v souladu s územním plánem. Jedná se o modernizaci stávajícího mostu.

1.2.1 Údaje o dodržení obecných požadavků na využití území

Vzhledem k tomu, že se jedná o modernizaci stávajícího mostu a úpravu přilehlé komunikace, se využití území opravou mostu nemění.

Projektová dokumentace stanovuje umístění stavby v prostoru a určuje rozsah, řazení stavby a postup prací. Projektová dokumentace bude sloužit pro vydání společného povolení a provádění stavby.

1.2.2 Údaje o splnění požadavků na využití území

Modernizace mostu je charakteru veřejné dopravní stavby v Karlovarském kraji. Stavba bude projednána v rámci stavebního řízení a bude splňovat požadavky DOSS.

1.3 GEOLOGICKÁ, GEOMORFOLOGICKÁ A HYDROGEOLOGICKÁ CHARAKTERISTIKA

Geotechnický průzkum nebyl proveden, jelikož se jedná o modernizaci stávajícího mostu.

1.4 VÝČET A ZÁVĚRY PROVEDENÝCH PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

Výčet podkladů a průzkumů použitých pro vypracování projektové dokumentace

- Geodetické zaměření stávajícího stavu – 10/2021 – Geodetická kancelář – Tomáš Heteš
- Hlavní mostní prohlídka – 10/2020 – Ing. David Křemeček
- Mostní list
- Průběh stávajících sítí technické infrastruktury dle podkladů vlastníků a správců
- Místní šetření
- Fotodokumentace

1.5 OCHRANA ÚZEMÍ PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

Stavba se nedotýká památkové rezervace nebo zóny.

Stavba se nachází ve velkoplošném zvlášť chráněném území CHKO – Slavkovský les (zóna ochrany přírody III).

Podél komunikace nejsou evidovány památné stromy.

Území není součástí CHOPAV.

Stavba se nenachází v oblasti evropsky významné lokality oblasti Natura 2000.

1.6 POLOHA VZHLEDEM K ZÁPLAVOVÉMU ÚZEMÍ, PODDOLOVANÉMU ÚZEMÍ

Stavba se nachází v aktivní zóně Kosového potoka.

Stavba se nenachází na poddolovaném území.

1.7 VLIV STAVBY NA OKOLÍ STAVBY A POZEMKY, OCHRANA OKOLÍ, VLIV STAVBY NA ODTOKOVÉ POMĚRY V ÚZEMÍ

Modernizace mostu se nachází především na pozemcích ostatní plochy charakteru silnice.

Stavba se nenachází na pozemcích charakteru lesního pozemku ani na pozemcích zemědělského půdního fondu.

Odtokové poměry se stavbou nemění. Stavba respektuje stávající terén.

Odvodnění povrchu komunikace bude provedeno podélným a příčným sklonem komunikace. Jednostranný příčný sklon komunikace 2 % je navržen přes celý most a voda z komunikace je tedy vedena podélným sklonem vrcholového oblouku podél obruby římsy na návodní straně mostu podélně za římsy k navrženým skluzům v zádlažbě za římsami. Skluzy jsou dlážděné z lomového kamene do betonu navrženy šířky 600 mm s kynetou hloubky 100 mm.

1.8 POŽADAVKY NA ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN

V rámci stavby je navrženo kácení dvou stromů a mýcení náletů cca 15 m². Stavba nenavrhuje demolici pozemních objektů.

1.9 POŽADAVKY NA MAXIMÁLNÍ ZÁBORY ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU NEBO POZEMKŮ K PLNĚNÍ FUNKCE LESA

Stavba si nevyžádá zábor pozemku k plnění funkce lesa ani zemědělského půdního fondu.

Katastrální území: **Chotěnov u Mariánských Lázní (okres Cheb) 901903**

Podrobný soupis pozemků s výměrami je součástí přílohy H.1 Záborový elaborát.

1.10 ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY

Stávající stavba je situována v intravilánu vesnice Chotěnov, součást města Mariánské Lázně v okrese Cheb na komunikaci III/2302. Jedná se o modernizaci stávajícího mostu přes Kosový potok.

Stávající mostní objekt je ve staničení km 1,516 s evidenčním číslem 230 2-2. Mostní objekt je jednopolevý kolmý most délky 10,50 m a celkové šířky mostu 6,80 m.

Nosnou konstrukci mostu tvoří železobetonové prefabrikované uzavřené rámy – tři otvory (jeden pro stálý průtok vodoteče, další dva inundační), v čelech prefabrikátů cementová omítka. Ve všech mostních otvorech rámy Beneš a IZM jsou patrné stopy zatékání na líc objektu, na spodním líci nosné konstrukce dochází vlivem nedostatečného krytí výztuže betonem a následnou korozí výztuže k odpadu krycí vrstvy. Římsy jsou železobetonové monolitické s ochrannou omítkou. Beton říms je povrchově degradován. Izolační systém mostovky je nepřístupný (s ohledem na typ mostu zřejmě celoplošný z NAIP). Předpokládá se porušení hydroizolačního systému. Most je bez odvodňovacího zařízení, je zajištěno spádovými poměry vozovky na mostě a na předmostích – na koncích říms voda volně stéká na svahy silničního tělesa.

Most je bez odvodňovacího zařízení, odvodnění povrchu mostu zajištěno spádovými poměry vozovky na mostě, za opěrami – na koncích říms voda volně stéká na svahy silničního tělesa. Římsy jsou železobetonové a je na nich osazeno ocelové trubkové zábradlí s vodorovnou výplní. Koryto vodoteče v mostních otvorech je betonové.

Na návodní straně mostu na levé stěně rámu IZM je umístěna vodoměrná lať. Na křídle mostu na levém břehu na návodní straně mostu (směr Chotěnov) je umístěn limnigraf se svou ocelovou pozinkovanou konstrukcí, a to včetně ocelové chráničky a kabelového vedení a snímače.

Dle dostupných vyjádření správců inženýrských sítí se v blízkosti mostu nenachází žádné podzemní sítě a vedení.

Nad mostem je příčně vedení veřejného osvětlení ve správě Technického a dopravního servisu s.r.o. a sdělovací vedení ve správě Cetin a.s. Tato dvě nadzemní vedení jdou souběžně z dřevěných sloupů úhlopříčně přes most.

Rovnoběžně s hranou římsy přibližně ve vzdálenosti 2,5 m od hrany římsy je situováno nadzemní vedení NN ve správě ČEZ Distribuce. Za křídlem mostu na levém břehu vpravo za mostem je betonový sloup, na kterém se toto vedení rozděluje do dvou směrů. V jednom směru kříží komunikaci a v druhém je to přípojka pro rodinný dům.

Na návodní straně mostu na levé stěně rámu IZM je umístěna vodoměrná lať. Na křídle mostu na levém břehu na návodní straně mostu (směr Chotěnov) je umístěn limnigraf se svou ocelovou pozinkovanou konstrukcí, a to včetně ocelové chráničky a kabelového vedení a snímače.

Stavební řešení mostu musí svým provedením umožnit samostatný a bezpečný pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace dle vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb.

Pro modernizaci mostu je nutná úplná uzavírka mostu s objízdou trasou dle SO 151. V rámci stavby bude zajištěn přechod pro pěší po provizorním mostě SO 202 s min. volnou šířkou lávky 2 m.

Doba výstavby je navržena 4 měsíce.

1.11 VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY STAVBY, PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLAVÉ, SOUVISEJÍCÍ INVESTICE

Stavba nemá návaznost na jiné související investice nebo stavby.

1.12 SEZNAM POZEMKŮ PODLE KATASTRU NEMOVITOSTÍ

Stavba se nachází na pozemcích v katastrálním území:

Chotěnov u Mariánských Lázní (okres Cheb) 901903:

č. parc. stavby.: **40/1, 163/4, 184/2, 323/1, 323/12, 323/13, 348, 366/1, 376/2, 376/3**

č. parc. zařízení staveniště: **323/12, 348**

Podrobný soupis pozemků včetně vlastníků je součástí přílohy č. H.1 Záborový elaborát – tabulka, grafická příloha je obsažena v příloze H.1.

1.13 OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA

Stavba se dotýká ochranných pásem inženýrských sítí a komunikace:

- Silnice II. A III. třídy 15 m od osy vozovky
- Elektro nadzemní vedení napětí
Nad 1kv do 35kv vč. 7 m od krajního vodiče
- Elektro podzemní vedení napětí

Průběhy IS jsou orientační, před zahájením prací je nutné nechat IS vytyčit správcem sítě.

Vyjádření jednotlivých správců včetně podmínek ochrany IS jsou přiloženy v příloze F. Doklady.

Průběhy IS jsou zaneseny do koordinační situace stavby.

Před vlastním zahájením stavebních prací je nutné nechat vytýčit všechny stávající inženýrské sítě v rozsahu stavby objektu a provést koordinaci ostatních objektů, komunikací a sítí podcházejících nebo jdoucích přes stavební objekt. V případě potřeby budou stávající sítě vhodně a dostatečně ochráněny, aby nedošlo k jejich poškození.

1.14 POŽADAVKY NA MONITORINGY A SLEDOVÁNÍ PŘETVOŘENÍ

Není stanoveno.

1.15 MOŽNOSTI NAPOJENÍ STAVBY NA VEŘEJNOU DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

Viz kap. 1.10.

2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

2.1 CELKOVÁ KONCEPCE ŘEŠENÍ STAVBY

2.1.1 Stavba

Stávající stavba je situována v intravilánu vesnice Chotěnov, součást města Mariánské Lázně v okrese Cheb na komunikaci III/2302. Jedná se o modernizaci stávajícího mostu přes Kosový potok.

Předmětem projektové dokumentace stavby je modernizace stávajícího mostu převádějící komunikaci III/2302 ve staničení 1,516 přes Kosový potok.

V rámci modernizace mostu je v nezbytném rozsahu upravena komunikace na mostě a v přilehlém úseku z důvodu plynulé návaznosti na stávající vozovku.

Stavba se nachází v nadmořské výšce cca 520,0 m n.m.

Jedná se o modernizaci stávajícího mostu na komunikaci III. třídy přes Kosový potok.

Stávající mostní objekt je ve staničení km 1,516 s evidenčním číslem 2302-2.

2.1.2 Účel užívání stavby

Opravou mostu a úpravou přilehlé komunikace se zvýší bezpečnost provozu a výrazně se prodlouží životnost stavby.

V rámci opravy mostu bude zhotovena nová vozovka, aby došlo k plynulému napojení na stávající komunikace.

2.1.3 Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o stavbu trvalou.

2.1.4 Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky

Výjimky nejsou stanoveny.

2.1.5 Informace o podmínkách závazných stanovisek dotčených orgánů

V rámci zpracování dokumentace byly osloveny DOSS a správci inženýrských sítí. Jejich požadavky jsou zpracovány do PD a projednány s dotčenými orgány.

2.1.6 Celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů

Požadavkem investora je modernizace mostu spočívající v odstranění mostovky až na rámy, vybetonování zesilující žebet. desky, obnovení mostního svršku včetně zábradlí. Následně bude provedena odborná sanace rámu Beneš a IZM.

Vzhledem k uvedeným závadám a stavebně špatnému technickému stavu bylo rozhodnuto o celkové modernizaci mostu v rozsahu odstranění příslušenství mostu a stávající spřažené desky na prefabrikovaných dílcích a provedení nové spřahující desky a příslušenství mostu. Je také navržena celoplošná sanace mostu na všech betonových plochách.

Římsy jsou navrženy jako železobetonové opatřené záchytnými zařízeními. Vozovka je navržena jako asfaltobetonová. Modernizovaný most je navržen na normovou zatížitelnost.

V rámci modernizace mostu je upravena komunikace na mostě a v nezbytném rozsahu v přilehlém úseku. Niveleta na mostě je navržena příčně střešovitěho sklonu 2 % a v podélném sklonu na mostě je proměnná od vrcholu mostu v ose mostu se spádováním ke krajním opěrám. Šířka vozovky je navržena pouze 5,5 m na mostě (mezi obrubami).

Mostní objekt bude z velké části zachován s úpravou spodní stavby a podhledu nosné konstrukce (navržena celoplošná sanace betonových ploch). Nová spřahující deska na stávajících prefabrikovaných dílcích je navržena výškově dle spádu komunikace. Vozovka na nosné konstrukci je navržena dvouvrstvá a asfaltového betonu. Na nosné konstrukci mostu jsou navrženy železobetonové římsy šířky 650 mm se zvýšenou odraznou hranou 150 mm. Na křídlech jsou navrženy železobetonové římsy šířky 500 mm tloušťky 150 mm. Na římsách je navrženo zábradlí se svislou výplní městského typu s výškou horního madla 1,1 m.

Vodoteč bude navedena v otvoru stálé vodoteče pomocí hrázek z nepropustných materiálů pro provedení sanačních prací stěn rámu IZM. Zbylé otvory slouží jako inundační a nejsou trvale zaplaveny.

Vody z povrchu vozovky na mostě jsou odváděny příčným jednostranným spádem k obrubě římsy na návodní straně mostu, dále podélným spádem k navrženým skluzům v odláždění za koncem římsy a odtud do potoka.

Prostor pod mostem bude v otvoru prefabrikovaného dílce bude vyspraven cementovou maltou a ve zbylých dvou otvorech je navržena betonová spřahující deska. Opevněné svahy kolem mostu z betonových panelů se v rozsahu stavby očistí od vegetace a tlakovou vodou.

Nové umístění inženýrských sítí se nenavrhují. V rámci stavby bude nutné demontovat stávající vodoměrnou lať na návodní straně mostu na levé stěně rámu IZM a po dokončení sanace bude tato lať zpětně nainstalována.

Stejně tak bude nutné dočasně demontovat také limnigraf se svou ocelovou pozinkovanou konstrukcí, a to včetně ocelové chráničky a kabelového vedení a snímače z křídla mostu na levém břehu na návodní straně mostu (směr Chotěnov). Po dokončení stavby bude zpětně nainstalován limnigraf do původní polohy včetně veškerého příslušenství s upravenými prvky pro kotvení do sanované plochy dřívku křídla (doplnění podložek).

Před zahájením prací musí být osazeno dočasné dopravní značení a vytyčeny veškeré podzemní sítě v rozsahu staveniště.

V rámci stavby je navrženo kácení stromů a mýcení náletů a křovin.

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

Provoz na místní komunikaci bude po dobu modernizace mostního objektu vyloučen s navrženou úpravou dle SO 151. Provoz pro pěší bude zajištěn po provizorním přemostění (SO 202).

Celková předpokládaná doba realizace stavby a tedy i uzavírky je 4 měsíce (úplná uzavírka). Před zahájením prací musí být osazeno dočasné dopravní značení.

2.1.7 Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba se nedotýká památkové rezervace nebo zóny.

Stavba se nachází v chráněném území CHKO Slavkovský les.

Podél komunikace nejsou evidovány památné stromy.

Území není součástí CHOPAV.

Stavba se nenachází v oblasti evropsky významné lokality oblasti Natura 2000.

2.1.8 Základní bilance stavby

Samotná modernizace mostu nebude spotřebovávat média, hmoty ani produkovat emise.

Automobilová doprava bude produkovat shodné emisní znečištění jako ve stávajícím stavu, stavbou nebudou změněny intenzity dopravy.

Třída energetické náročnosti se vzhledem k charakteru stavby neposuzuje.

Vody z povrchu vozovky na mostě jsou odváděny příčným jednostranným spádem k obrubě římsy na návodní straně mostu, dále podélným spádem k navrženým skluzům v odláždění za koncem římsy a odtud do potoka.

2.1.9 Základní předpoklady výstavby

V době realizace PD není znám termín realizace stavby, který je vázán stavebním řízením DSP a následným výběrem zhotovitele v rámci soutěže.

Předpokládaná realizace stavby je v roce 2024-2025.

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

Modernizace mostu bude probíhat v jedné etapě za úplného omezení provozu na místní komunikaci silnice III/2302 s navrženým dopravním řešením v rámci DIO (SO 151).

2.1.10 Základní požadavky na předčasné užívání

Stavba bude investorovi předána jako celek.

2.1.11 Orientační náklady stavby

Podrobná cena stavby vychází ze soupisu prací viz příloha E, který je oceněn v příloze F. Rozpočet. Soupis prací a je řazen dle stavebních objektů na jednotlivé položky třídníku OTSKP schváleného MD ČR v aktuální cenové hladině.

2.2 CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

2.2.1 Urbanismus

Stavba je v souladu s územním plánem města Mariánské Lázně. Základní technické a urbanistické řešení vychází z požadavku investora, které musí být v souladu s platnou legislativou. Trasa je projektem navržena tak, aby její dispoziční a technické řešení působilo vyváženě vůči řešenému území.

Územní regulace není pro modernizaci mostu známa. Realizací záměru dojde ke kvalitnějšímu a bezpečnějšímu pohybu silniční dopravy v řešeném území. Záměr stavby vychází z požadavku investora na řešení stavebního stavu stávajícího mostu.

2.2.2 Architektonické řešení

Stavba mostu spočívá v odstranění stávajícího vybavení mostu, příslušenství a spřažené desky na prefabrikovaných dílcích Beneš a IZM. Dále v zesílení nosné konstrukce spřahující deskou a celoplošné sanaci všech vzdušných betonových ploch konstrukcí. Je navržena nová hydroizolace mostovky a stávajících křídel, ochrana izolace, odvodnění přechodových oblastí drenážním potrubím s propustnými ochrannými obsypy a materiály přechodových oblastí. Jsou navrženy nové železobetonové římsy na mostě i na křídlech mostu s novým zábradlím se svislou výplní. Dochází také k vyrovnání komunikace s novým výškovým vedením a plné konstrukce vozovky včetně podkladních vrstev. Kolem křídel je navrženo odláždění lomovým kamenem do betonu se skluzy na návodní straně mostu, dále zádlážbou za konci říms.

Před stavbou bude provedeno předání staveniště a dopravně inženýrská opatření dle SO 151 – DIO (celková uzavírka). Dále bude zajištěno ohrazení celé stavby a zařízení staveniště v rámci doporučení v Plánu BOZP. Následně budou zajištěny příjezdové a přístupové komunikace a kácení stromů, mycení náletů a křovin a sejmutí ornice. Bude provedena výstavba provizorní lávky na návodní straně mostu dle SO 202 a to včetně opěr z panelové rovnániny a stezky pro pěší s napojením na stávající silnici III/2302.

Stávající liminigraf včetně příslušenství bude před zahájením prací na mostě demontován a to včetně vodoměrné latě. Po stavbě budou oba tyto prvky nainstalovány do své původní polohy.

Budou provedeny asfaltové vrstvy vozovky, záhlavky, odstranění ohrazení stavby, 1. hlavní mostní prohlídka mostu a odstranění dopravně inženýrského opatření. Po provedené mostní prohlídce je možné zahájit provoz na mostě.

Po dobu stavby je nutné respektovat ochranné pásmo inženýrských sítí a požadavky na ochranu vodních toků. Před zahájením stavebních prací je nutné nechat vytýčit veškeré stávající inženýrské sítě v rozsahu stavby objektu.

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.

Po dobu stavby je nutná úplná uzavírka mostu. Pro tyto úpravy je vypracováno DIO (SO 151).

2.3 CELKOVÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

2.3.1 Popis celkové koncepce technického řešení

Modernizace mostu je navržena jako trvalá stavba s návrhovou životností 100 let. Parametry nově navrženého mostu vycházejí z požadavků na zlepšení stávajícího šířkového uspořádání vozovky a zlepšení průtokových parametrů mostu.

2.3.2 Celková bilance nároků všech druhů energie

Stavba nevyžaduje požadavky na teplo a další nároky.

2.3.3 Celková spotřeba vody

Stavba nebude při provozu spotřebovávat vodu.

2.3.4 Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí

Automobilová doprava bude produkovat shodné emisní znečištění jako ve stávajícím stavu, stavbou nebudou změněny intenzity dopravy.

Při posypu komunikace inertním materiálem vzniknou smetky, které odstraní správce komunikace. 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.

Veškerý vyzískaný materiál bude primárně odvážen na recyklační středisko, kde bude pomocí recyklačních technologií recyklován a poté znovu využit k dalšímu použití ve stavebnictví či jiných profesích.

Výpis základních (předpokládaných) odpadů vzniklých během stavebních prací			
Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kategorie odpadu	Způsob nakládání s odpadem
17 01 01	Beton	„O“	Bude odvezeno na recyklační středisko
17 03 01	Asfaltové směsi obsahující dehet	„N“	Zneškodnění oprávněnou osobou, nebude použito na stavbě

17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 170301	„O“	Bude odvezeno na recyklační středisko
17 04 05	Železo a/nebo ocel	„O“	Bude odvezeno na recyklační středisko
17 05 04	Zeminy a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	„O“	V případě vhodnosti bude zemina bude využita k násypům a úpravám terénu. Vhodnost zeminy bude určena geotechnikem. Nevyužitý materiál bude odvezen na recyklační středisko.
20 01 07	Dřevo	„O“	Štěpkování
20 01 12	Barva, lepidlo, pryskyřice	„N“	Zneškodnění oprávněnou osobou
20 02 01	Kompostovatelný odpad	„O“	Kompostování
20 02 02	Zemina a/nebo kameny	„O“	Využito na stavbě

Soupis odpadů (materiálu) vzniklých na stavbě		
Název	Celkem materiálu	Poznámka
Zemina a kamení	199,344 t	Odvoz na recyklační středisko
Prostý beton	49,9 t	Odvoz na recyklační středisko
Železobeton	25,177 t	Odvoz na recyklační středisko
Stromy	1,7 t	Odkup zhotovitelem
Keře	0,214 t	Odkup zhotovitelem
Asfalt	61,16 t	Odkup zhotovitelem
Předpokládané množství odpadů	337,495 t	

Zhotovitel povede o odpadech evidenci, kde bude uvedeno skutečné množství vzniklých odpadů a doložen způsob jejich využití či likvidace. Tato evidence bude sloužit pro kontrolní činnost KÚ – Odboru životního prostředí a jako jeden z dokladů ke kolaudaci.

Po předání stavby do provozu je hospodaření s odpady věcí provozovatele.

2.3.5 Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektrického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Dle dostupných vyjádření správců inženýrských sítí se v blízkosti mostu nenachází žádné podzemní sítě a vedení.

Nad mostem je příčně vedení veřejného osvětlení ve správě Technického a dopravního servisu s.r.o. a sdělovací vedení ve správě Cetin a.s. Tato dvě nadzemní vedení jdou souběžně z dřevěných sloupů úhlopříčně přes most.

Rovnoběžně s hranou římsy přibližně ve vzdálenosti 2,5 m od hrany římsy je situováno nadzemní vedení NN ve správě ČEZ Distribuce. Za křídlem mostu na levém břehu vpravo za mostem je betonový sloup, na kterém se toto vedení rozděluje do dvou směrů. V jednom směru kříží komunikaci a v druhém je to přípojka pro rodinný dům.

Na návodní straně mostu na levé stěně rámu IZM je umístěna vodoměrná lať. Na křídle mostu na levém břehu na návodní straně mostu (směr Chotěnov) je umístěn limnigraf se svou ocelovou pozinkovanou konstrukcí, a to včetně ocelové chráničky a kabelového vedení a snímače.

V každé římse mostu bude uložena rezervní chránička HDPE 110/94 mm.

2.4 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY

Stavební řešení mostu neřeší samostatný a bezpečný pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace dle vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb. Most je v intravilánu a na předpolí mostu se chodníky nevyskytují.

2.5 BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY

Technické řešení je navrženo dle platných technických podmínek a příslušných norem. Provoz na místní komunikaci se řídí obecně zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a změnami některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. Realizací záměru dojde ke kvalitnějšímu a bezpečnějšímu pohybu silniční dopravy v řešeném území.

2.6 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA OBJEKTŮ

2.6.1 Popis současného stavu

Viz. kap. 1.1

2.6.2 Popis navrženého stavu

Č. OBJ.	NÁZEV OBJEKTU	INVESTOR	VLASTNÍK	SPRÁVCE
SO 151	Dopravně inženýrská opatření	KSÚS KK	Dočasný objekt	KSÚS KK
SO 201	Modernizace mostu ev. č. 230 2-2 Chotěnov	KSÚS KK	KARLOVARSKÝ KRAJ	KSÚS KK
SO 202	Provizorní lávka	KSÚS KK	Dočasný objekt	KSÚS KK

2.6.2.1 SO 151 DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ

Předmětem zadání je zpracování návrhu přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích v souvislosti s plánovanou modernizací **mostu ev.č. 230 2-2 Chotěnov** (dále jen „návrh“), včetně projednání s příslušným orgánem policie (dopravního inspektorátu).

Pro modernizaci mostu je nutná úplná uzavírka na silnici č. III/2302 s objízdnou trasou provozu dle SO 151 – DIO.

Návrh je zpracován plně v souladu s požadavky zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), v platném znění, jeho prováděcí vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a TP 66 - Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

Objízdná trasa v délce cca 9 km, je vedena po sil. č. III/2302 přes obec Holubín do obce Dolní Kramolín, odtud po sil. č. II/230 do Chotěnova-Skláře a odtud zpět na sil. č. III/2302 až k uzavřenému úseku. Po stejné trase je objízdná trasa vedena i v opačném směru. Objízdná trasa je značena po celé své délce prostřednictvím DZ č. IS11c „Směrová tabule pro vyznačení objížděky“ Na nejbližších křižovatkách je objízdná trasa „návěstěna“ prostřednictvím DZ č. IS11a „Návěst před objížděkou“ s uvedením vzdálenosti k uzavřenému úseku a srozumitelným textem s informací o uzavírci. Na stávajících směrových značkách č. IS3 budou zneplatněny cíle, kterých nebude možné v důsledku uzavírky, ve značeném směru, dosáhnout. O uzavírci budou účastníci silničního provozu s dostatečným předstihem informováni prostřednictvím DZ č. IP22 „Změna organizace dopravy“.

Po celou dobu opatření bude zajištěn průchod pro pěší přes lávku na návodní straně mostu, od pracovního místa oddělenou zábradlím, případně plotem.

Projednání s příslušným orgánem policie:

Návrh byl projednán s Policií České republiky, KŘP Karlovarského kraje, územním odborem Cheb, dopravním inspektorátem.

Upozornění:

Dojde-li v lokalitě dotčené navrženým opatřením ke změně dopravního režimu (např. v důsledku povoleného zvláštního užívání pozemních komunikací nebo uzavírky pro jinou akci), bude nutno současný návrh upravit s ohledem na aktuální dopravní situaci. Před samotnou realizací bude nutné aktuální návrh předložit příslušným úřadům v rámci jednání o povolení uzavírky a zvláštního užívání pozemních komunikací.

2.6.2.2 SO 201 MODERNIZACE MOSTU ev. č. 230 2 - 2

Stávající stavba je situována v intravilánu vesnice Chotěnov, součást města Mariánské Lázně v okrese Cheb na komunikaci III/2302. Jedná se o modernizaci stávajícího mostu přes Kosový potok.

Stávající mostní objekt je ve staničení km 1,516 s evidenčním číslem 230 2-2. Mostní objekt je jednoplošný kolmý most délky 10,50 m a celkové šířky mostu 6,80 m.

Nosnou konstrukci mostu tvoří železobetonové prefabrikované uzavřené rámy – tři otvory (jeden pro stálý průtok vodoteče, další dva inundační), v čelech prefabrikátů cementová omítka. Ve všech mostních otvorech rámu Beneš a IZM jsou patrné stopy zatékání na líc objektu, na spodním líci nosné konstrukce dochází vlivem nedostatečného krytí výztuže betonem a následnou korozi výztuže k odpaadu krycí vrstvy. Římsy jsou železobetonové monolitické s ochrannou omítkou. Beton říms je povrchově degradován. Izolační systém mostovky je nepřístupný (s ohledem na typ mostu zřejmě celoplošný z NAIP). Předpokládá se porušení hydroizolačního systému. Most je bez odvodňovacího zařízení, je zajištěno spádovými poměry vozovky na mostě a na předmostích – na koncích říms voda volně stéká na svahy silničního tělesa.

Most je bez odvodňovacího zařízení, odvodnění povrchu mostu zajištěno spádovými poměry vozovky na mostě, za opěrami – na koncích říms voda volně stéká na svahy silničního tělesa.

Římsy jsou železobetonové a je na nich osazeno ocelové trubkové zábradlí s vodorovnou výplní. Koryto vodoteče v mostních otvorech je betonové.

Na návodní straně mostu na levé stěně rámu IZM je umístěna vodoměrná lať. Na křídle mostu na levém břehu na návodní straně mostu (směr Chotěnov) je umístěn limnigraf se svou ocelovou pozinkovanou konstrukcí, a to včetně ocelové chráničky a kabelového vedení a snímače.

Celkově je most dle provedené HPM dne 04.06.2018 klasifikován takto:

Zatížitelnost

Způsob zjištění zatížitelnosti:

Koeficient stavebního stavu: N (Způsob stanovení zatížitelnosti neznámý)

IV - Uspokojivý $\alpha = 0,8$
 $V_n = 18 \text{ t}$

Nosná konstrukce

$V_r = 52 \text{ t}$

Stavební stav: Koeficient stavebního stavu:

$V_e = 224 \text{ t}$

IV - Uspokojivý $\alpha = 0,8$

Na základě zjištěného technického stavu mostu (stavební stav IV – uspokojivý) a dle závěrů poslední hlavní mostní prohlídky ze dne 04. 06. 2018 bude provedena modernizace mostu spočívající v odstranění mostovky až na rámy, vybetonování zesilující žebet. desky, obnovení mostního svršku včetně zábradlí. Následně bude provedena odborná sanace rámu Beneš a IZM.

Vzhledem k uvedeným závadám a stavebně špatnému technickému stavu bylo rozhodnuto o celkové modernizaci mostu v rozsahu odstranění příslušenství mostu a stávající spřažené desky na prefabrikovaných dílcích a provedení nové spřahující desky a příslušenství mostu. Je také navržena celoplošná sanace mostu na všech betonových plochách.

Římsy jsou navrženy jako železobetonové opatřené záchytnými zařízeními. Vozovka je navržena jako asfaltobetonová. Modernizovaný most je navržen na normovou zatížitelnost.

V rámci modernizace mostu je upravena komunikace na mostě a v nezbytném rozsahu v přilehlém úseku. Niveleta na mostě je navržena příčně střešovitěho sklonu 2 % a v podélném sklonu na mostě je

proměnná od vrcholu mostu v ose mostu se spádováním ke krajním opěrám. Šířka vozovky je navržena pouze 5,5 m na mostě (mezi obrubami).

Mostní objekt bude z velké části zachován s úpravou spodní stavby a podhledu nosné konstrukce (navržena celoplošná sanace betonových ploch). Nová spřahující deska na stávajících prefabrikovaných dílcích je navržena výškově dle spádu komunikace. Vozovka na nosné konstrukci je navržena dvouvrstvá a asfaltového betonu. Na nosné konstrukci mostu jsou navrženy železobetonové římsy šířky 650 mm se zvýšenou odraznou hranou 150 mm. Na křídlech jsou navrženy železobetonové římsy šířky 500 mm tloušťky 150 mm. Na římsách je navrženo zábradlí se svislou výplní městského typu s výškou horního madla 1,1 m.

Vodoteč bude navedena v otvoru stálé vodoteče pomocí hrázek z nepropustných materiálů pro provedení sanačních prací stěn rámu IZM. Zbylé otvory slouží jako inundační a nejsou trvale zaplaveny.

Vody z povrchu vozovky na mostě jsou odváděny příčným jednostranným spádem k obrubě římsy na návodní straně mostu, dále podélným spádem k navrženým skluzům v odláždění za koncem římsy a odtud do potoka.

Prostor pod mostem bude v otvoru prefabrikovaného dílce bude vyspraven cementovou maltou a ve zbylých dvou otvorech je navržena betonová spřahující deska. Opevněné svahy kolem mostu z betonových panelů se v rozsahu stavby očistí od vegetace a tlakovou vodou.

Nové umístění inženýrských sítí se nenavrhují. V rámci stavby bude nutné demontovat stávající vodoměrnou lať na návodní straně mostu na levé stěně rámu IZM a po dokončení sanace bude tato lať zpětně nainstalována.

Stejně tak bude nutné dočasně demontovat také limnigraf se svou ocelovou pozinkovanou konstrukcí, a to včetně ocelové chráničky a kabelového vedení a snímače z křídla mostu na levém břehu na návodní straně mostu (směr Chotěnov). Po dokončení stavby bude zpětně nainstalován limnigraf do původní polohy včetně veškerého příslušenství s upravenými prvky pro kotvení do sanované plochy dřívku křídla (doplnění podložek).

Před zahájením prací musí být osazeno dočasné dopravní značení a vytýčeny veškeré podzemní sítě v rozsahu staveniště.

V rámci stavby je navrženo kácení stromů a mýcení náletů a křovin.

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

Provoz na místní komunikaci bude po dobu modernizace mostního objektu vyloučen s navrženou úpravou dle SO 151. Provoz pro pěší bude zajištěn po provizorním přemostění (SO 202).

Celková předpokládaná doba realizace stavby a tedy i uzavírky je 4 měsíce (úplná uzavírka). Před zahájením prací musí být osazeno dočasné dopravní značení.

2.7 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ

Stavba nevyžaduje technická ani technologická zařízení

Stavba nevyžaduje potřeby a spotřeby médií.

2.8 ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ

Vzhledem k charakteru stavby je, ve vazbě na § 41 odst. 2 vyhl. č. 246/2001 Sb., obsah požárně bezpečnostního řešení stavby přiměřeně omezen. Předmětem tohoto posouzení nejsou objekty zařízení staveniště ani volných skládek, ke kterým bude, v případě jejich instalace, zpracováno samostatné požárně bezpečnostní řešení.

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 z objektů. Mezní velikost požárních úseků není nutné hodnotit.

V místě stavby se budou nacházet vedení sdělovací, elektro NN a veřejné osvětlení, které se nachází v místě staveniště.

Jedná se o konstrukce vně objektu bez požadavku na požární odolnost. V případě použití hořlavých materiálů nebo hořlavých kapalin (např. použití asfaltů a hořlavých kapalin, apod.) musí být dodrženy všechny bezpečnostní požadavky vyplývající z platných předpisů a norem (např. zákon o požární ochraně, ČSN 65 02 01, apod.) určených pro jejich skladování, manipulaci i aplikaci na staveništi.

Dispoziční řešení respektuje podmínky pro bezpečný únik osob a další podmínky z hlediska použitých stavebních materiálů. Součástí stavby není tunel ani zakrytý zářez, které by omezovaly bezpečný únik osob při nehodě a následném požáru.

Zásahové cesty ani nástupní plochy není nutné zřizovat. Podmínky pro provedení požárního zásahu jsou standardní. Lze předpokládat dopravní nehodu s následným požárem, případně únikem nebezpečné látky. Výstavba bude probíhat za úplné uzavírky převáděné komunikace s dopravním opatřením dle SO 151. Stavba opravy mostu včetně komunikace nevytváří požárně nebezpečný prostor. Odstupové vzdálenosti vyhovují.

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.

Komunikace bude dostatečně únosná pro těžkou hasičskou techniku, na celé trase komunikace bude zajištěn průjezdový profil výšky min. 4800 mm.

Příjezdové komunikace budou mít šířku min. 3500 mm.

Není navržen prostor vyžadující instalaci hasicích přístrojů.

Technická nebo technologická zařízení stavby nemají z hlediska požární bezpečnosti zvláštní podmínky.

Požárně bezpečnostní zařízení nejsou navržena.

Pro bezpečnost zasahujících jednotek při hašení nebo provádění záchranných prací není nutné stanovovat další zvláštní opatření. Jedná se standardní místo na pozemní komunikaci s mostem.

2.9 ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA

Kritéria tepelně technického hodnocení nejsou pro daný druh stavby hodnoceny.

2.10 HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ PROSTŘEDÍ

Zásady parametrů řešení stavby (větrání, vytápění, osvětlení, zásobování vodou, odpadů apod.) a dále nejsou vzhledem k charakteru stavby specifikovány.

2.11 ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ

2.11.1 Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Jedná se o otevřenou stavbu bez nutnosti zřizovat další opatření.

2.11.2 Ochrana před bludnými proudy

Korozní agresivita z hlediska měrných odporů dle **ČSN 03 8372** se předpokládá ve stupni č. I -II a z hlediska hustoty proudu v cizím proudovém poli ve stupni č. II.

Pro most budou použita základní ochranná opatření stupně č. 3 proti účinku bludných proudů. Podle TP 124 „Základní ochranná opatření pro omezení vlivu bludných proudů na mostní objekty a ostatní betonové konstrukce pozemních komunikací“ z roku 2009 je tedy zařazení základních ochranných opatření, pro daný mostní objekt, ve stupni 3, kombinace primární ochrany dle ČSN EN 206, tabulka 3, a sekundární ochrany dle TP 124, článek 5.3, C – konstrukční opatření dle TP 124, článek 5.4, bez propojení výztuže a jejího vyvedení na povrch konstrukce.

1) Primární ochrana

Požadavky na betony a krytí výztuže:

Spodní stavba-obsah chloridových iontů v betonu nesmí překročit 0,4% Cl- z hmotnosti cementu. Nosná konstrukce z předpjatého betonu-obsah chloridových iontů nesmí přestoupit 0,2% Cl- z hmotnosti cementu a obsah sulfidů a siřičitanů 0,02% z hmotnosti cementu. Kamenivo pro výrobu předpjatého betonu nesmí obsahovat více než 0,02% ve vodě rozpustných chloridů. Obsah chloridů v záměsové vodě nesmí být větší než 500 mg Cl- l-1 pro výrobu železobetonu a 250 mg Cl- l-1 pro výrobu předpjatého betonu. Je nutno maximálně omezit možnost vzniku trhlin v betonu. Je nutné dodržovat vodní součinitel dle TKP 18, tab. 18-3. Z hlediska ochrany proti účinkům BP je považováno za vyhovující krytí výztuže na vnějším povrchu se stykem se zemí min. 50 mm. Budou použity pouze distanční podložky vyrobené na bázi betonu podle TKP 18, příloha P10.

2) Sekundární ochrana:

Jako sekundární ochrana slouží ochranné nátěry spodní stavby proti zemní vlhkosti a agresivním vlivům zeminy. Základním konstrukčním opatřením je dodržení minimálního krytí dle TKP, kap. 18 dle stupně agresivity prostředí. Další konstrukční opatření spočívají v použití izolačních dilatačních dílů u zábradlí. Pro 3. stupeň ochranných opatření se nenavrhuje elektricky vodivé propojení betonářské výztuže ani měřicí vývody.

2.11.3 Ochrana před technickou seizmicitou

Podle EN 1998:2004 (Navrhování konstrukcí odolných proti účinkům zemětřesení) se zájmové území nachází v seismické oblasti s hodnotou refrakčního zrychlení základové půdy $a_{gR} = 0,04-0,06 g$. Není specifikováno opatření.

2.11.4 Ochrana před hlukem

Stavba z hlediska ovzduší a hluku nebude zvyšovat stávající vlivy. Vzhledem k charakteru stavby se nepředpokládá se zvýšením vlivů na okolí. Stávající intenzity dopravy nebudou změněny. Ochrana proti hluku není stavbou navržena. Stavba je situována v intravilánu vesnice Chotěnov, součást města Mariánské Lázně v okrese Cheb na komunikaci III/2302. Povolena rychlost je 50 km/h.

2.11.5 Protipovodňová opatření

Stavba se nachází v aktivní zóně toku Kosového potoka – podrobněji řeší příloha č. H.5 Povodňový plán.

2.11.6 Ostatní účinky – vliv poddolování, výskyt metanu

Stavba se nenachází na poddolovaném území. Výskyt metanu není specifikován pro otevřenou stavbu.

3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

3.1.1 Napojovací místa technické infrastruktury

V rámci této dokumentace stavby nejsou uvažovány žádná nová napojovací místa technické infrastruktury.

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.

3.1.2 Připojovací rozměry, výkopové kapacity a délky

Stávající inženýrské sítě:

Dle dostupných vyjádření správců inženýrských sítí se v blízkosti mostu nenachází žádné podzemní sítě a vedení.

Nad mostem je příčně vedení veřejného osvětlení ve správě Technického a dopravního servisu s.r.o. a sdělovací vedení ve správě Cetin a.s. Tato dvě nadzemní vedení jdou souběžně z dřevěných sloupů úhlopříčně přes most.

Rovnoběžně s hranou římsy přibližně ve vzdálenosti 2,5 m od hrany římsy je situováno nadzemní vedení NN ve správě ČEZ Distribuce. Za křídlem mostu na levém břehu vpravo za mostem je betonový sloup, na kterém se toto vedení rozděluje do dvou směrů. V jednom směru kříží komunikaci a v druhém je to přípojka pro rodinný dům.

Na návodní straně mostu na levé stěně rámu IZM je umístěna vodoměrná lať. Na křídle mostu na levém břehu na návodní straně mostu (směr Chotěnov) je umístěn limnigraf se svou ocelovou pozinkovanou konstrukcí, a to včetně ocelové chráničky a kabelového vedení a snímače.

V každé římse mostu bude uložena rezervní chránička HDPE 110/94 mm.

Ochranná pásma obecně

Stavba se dotýká ochranných pásem inženýrských sítí a komunikace:

- Silnice III. třídy 15 m od osy vozovky
- Elektro nadzemní vedení napětí

Silnice III/2302 – zásah do ochranného pásma 15 m od osy komunikace

Průběhy IS jsou orientační, před zahájením prací je nutné nechat IS vytyčit správcem sítě.

Vyjádření jednotlivých správců včetně podmínek ochrany IS jsou přiloženy v příloze F. Doklady.

Průběhy IS jsou zaneseny do koordinační situace stavby.

4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

4.1 POPIS DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ VČETNĚ BEZBARIÉROVÝCH OPATŘENÍ

Místní komunikace na mostě je navržena šířky 5,5 m, aby nedošlo ke zhoršení stávajících šířkových parametrů.

Návrh definitivního dopravního značení, svislého a vodorovného značení vychází z napojení na stávající stav místní komunikace. Dopravní značení na mostě i v jeho předpolí zůstává zachováno.

Bezbariérové řešení stavby je popsáno v kap. 2.4.

4.2 NAPOJENÍ ÚZEMÍ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU.

Most převádí místní komunikaci III/2302 přes Kosový potok.

4.3 DOPRAVA V KLIDU

Stavba neobsahuje návrh dopravy v klidu resp. parkovací plochy. Parkovací stání není vhodné v prostoru mostu ani v její těsné blízkosti.

4.4 PĚŠÍ A CYKLISTICKÉ STEZKY

V rámci stavby nejsou řešeny pěší a cyklistické stezky.

5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

5.1 TERÉNNÍ ÚPRAVY

Koryto vodoteče v mostních otvorech je betonové. V rozsahu projektové dokumentace dojde k očištění betonových panelů lemujících břehové hrany vodoteče a betonové plochy před a za inundačními otvory.

Za mostem vlevo na návodní straně je nutné dočasně demontovat drátěné oplocení výšky 1,8 m s ocelovými sloupky výšky 2 m zabetonovanými do terénu. Délka odstraněného oplocení je navržena 5,2 m. Po dokončení stavby a úpravě terénu ohumusováním budou sloupky vráceny nové trubkové poplastované celkové výšky 2,8 m a pletivo taktéž poplastované výšky 1,8 m včetně příslušenství. Beton pro zabetonování sloupků bude **C25/30n-XF3**. Patka sloupků je navržena rozměru 400x400x600 mm.

Ohumusování je navrženo v tl. 150 mm a následné osetí hydroosevem.

Hydroosev bude po dobu 3 měsíců 1 x za 14 dní zalit. Po 3 měsících bude provedeno odplevelení a první seč.

5.2 POUŽITÉ VEGETAČNÍ PRVKY

Podél mostu a přilehlé komunikace se nenacházejí vhodné plochy pro výsadbu s ohledem na bezpečnost a vzdálenost od komunikace.

5.3 BIOTECHNICKÁ, PROTIEROZNÍ OPATŘENÍ

Biotechnická opatření nejsou součástí stavby.

V místech, kde během výstavby dojde k zásahu do okolní zeleně, bude toto uvedeno do původního stavu. Dotčené plochy budou ohumusovány v tloušťce 0,15 m a osety travním osivem, doporučené množství výsevu je 20 g/m².

6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

6.1 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ – OVZDUŠÍ, HLUK, VODA, ODPADY A PŮDA

Hluk během výstavby:

V průběhu výstavby se předpokládá lokálně a dočasně zvýšená hladina hluku z pracujících stavebních mechanismů a zvýšený provoz nákladních automobilů (odstranění části stávajícího mostu, části stávající komunikace, navážení zemin pro zásyp mostu). Tyto potenciálně hlučné činnosti a stavební práce budou probíhat pouze v denní době, pokud nebude stanoveno jinak).

Prašnost během výstavby:

K omezení prašnosti budou při stavbě dodržována následující opatření:

- při manipulaci prašných materiálů bude v maximální možné míře omezován vznik a víření prachu, vozidla přepravující sypké materiály z/do prostoru stavby budou používat zakrytí hmot plachtou
- v případě extrémně nevhodných meteorologických podmínek (horké, suché a větrné počasí) bude snižována prašnost místa skrápěním povrchů,
- kola a podvozky automobilů vyjíždějících z prostoru stavby na veřejné komunikace budou před výjezdem řádně očištěna, případné znečištění komunikací bude pravidelně odstraňováno (minimalizace sekundární prašnosti).

Samotná stavba modernizace mostu a přilehlé komunikace nebude produkovat emise.

Automobilová doprava bude produkovat shodné emisní znečištění jako ve stávajícím stavu, stavbou nebudou změněny intenzity dopravy.

Při posypu komunikace inertním materiálem vzniknou smetky, které odstraní správce komunikace.

Stavba si nevyžádá dočasný zábor části pozemku z ZPF do 1 roku, pozemky LPF nebudou dotčeny.

6.2 VLIV NA PŘÍRODU A KRAJINU

V RÁMCI STAVBY JE NAVRŽENO KÁCENÍ STROMŮ, KTERÉ JE VÍCE ZNÁZORNĚNO V PŘÍLOZE H.8.

Zachování ekologických vazeb v krajině

Modernizací mostu se nemění krajinný ráz.

6.3 VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000

Stavba se nedotýká památkové rezervace nebo zóny.

Stavba se nachází ve velkoplošném zvlášť chráněném území CHKO – Slavkovský les (zóna ochrany přírody III).

Podél komunikace nejsou evidovány památné stromy.

Území není součástí CHOPAV.

Stavba se nenachází v oblasti evropsky významné lokality oblasti Natura 2000.

6.4 ZPŮSOB ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZÁVAZNÉHO STANOVISKA POSOUZENÍ VLIVU ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Stavba tohoto charakteru nepodléhá dle zákona č. 100/2001 Sb. posouzení dle kategorie I. ani II.

6.5 NAVRHOVANÁ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA, ROZSAH OMEZENÍ A PODMÍNKY OCHRANY PODLE JINÝH PŘÁVNÍCH PŘEDPISŮ

Ochranné pásma sítí zůstávají nezměněny.

7 OCHRANA OBYVATELSTVA

Splnění základních požadavků z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva

Nejbližší objekt k bydlení se nachází přibližně 40 m od mostu v těsné vzdálenosti stavby.

Odtokové parametry se v místě mostu nemění.

Intenzity dopravy po dokončení budou shodné.

Součástí stavby není návrh nových chodníků a míst pro přecházení.

Součástí stavby není návrh nových opatření např. protihlukové stěny atd.

Plánu BOZP a pokynů koordinátora BOZP.

8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

8.1 POTŘEBY A SPOTŘEBY ROZHODUJÍCÍCH MÉDIÍ A HMOT, JEJICH ZAJIŠTĚNÍ

Samotná oprava nebude spotřebovávat média, hmoty ani produkovat emise.

Automobilová doprava bude produkovat shodné emisní znečištění jako ve stávajícím stavu, stavbou nebudou změněny intenzity dopravy. Stavba nevyžaduje požadavky na teplo a další nároky. Stavba nebude při provozu spotřebovávat vodu.

8.2 ODVODNĚNÍ STAVENIŠTĚ

Veškerá povrchová voda z prostoru výkopových jam bude čerpána zpět do vodního toku pomocí kalového čerpadla. Pro osazení kalového čerpadla bude provedena čerpací jímka.

8.3 NAPOJENÍ STAVENIŠTĚ NA STÁVAJÍCÍ TECHNICKOU A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU

Staveniště je umístěno na komunikaci III/2302 v rozsahu obvodu staveniště s projednanými a schválenými zábery. Příjezd na staveniště je možný z obou stran po komunikaci III/2302.

8.4 VLIV PROVÁDĚNÍ STAVBY NA OKOLÍ STAVBY A POZEMKY

Veškerý výkopový materiál je ke zpětným zásypům nevhodný, a proto bude mezideponován na pozemku určeném pro skladování materiálu dle POV a zhotovitele. Projektová dokumentace uvažuje s pozemkem č.p. 348, 323/12.

Následně bude odvezen na skládku pro recyklaci. Beton a výztužné vložky budou separovány a budou odvezeny k recyklaci na skládku druhotných surovin. Případné kamenné zdivo bude odvezeno na skládku druhotných materiálů nebo bude uskladněno na místo určené investorem.

8.5 OCHRANA OKOLÍ STAVENIŠTĚ A POŽADAVKY NA SOUVISEJÍCÍ ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN

Kácení dřevin je navrženo, více v příloze H.8.

Stavba nenavrhuje demolici pozemních objektů. Zahrnuje pouze částečnou demolici stávajícího mostu.

8.6 MAXIMÁLNÍ DOČASNÉ A TRVALÉ ZÁBORY PRO STAVENIŠTĚ

Dočasné a trvalé zábory jsou podrobně řešeny v příloze č. H.1. - Záborový elaborát.

8.7 POŽADAVKY NA BEZBARIÉROVÉ OBCHOZÍ TRASY

Bezbariérové obchozí trasy jsou zajištěny přes provizorní ocelovou lávku (SO 202), která leží na návodní straně mostu kolmo k ose vodoteče. Stezky na lávku jsou navrženy ze zhutněného R – materiálu šířky 1,5 m.

8.8 MAXIMÁLNÍ PRODUKOVANÁ MNOŽSTVÍ A DRUHY ODPADŮ A EMISÍ PŘI VÝSTAVBĚ, JEJICH LIKVIDACE

Produkce odpadů a emisí je podrobněji popsána v odst. 2.3.4 této technické zprávy.

8.9 BILANCE ZEMNÍCH PRACÍ, POŽADAVKY NA PŘÍSUN NEBO DEPONIE ZEMIN

Veškerý výkopový materiál bude odvezen na skládku pro recyklaci. Materiál je nevhodný pro zabudování do této stavby.

8.10 OCHRANA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PŘI VÝSTAVBĚ

Stavba tohoto charakteru nepodléhá dle zákona č. 100/2001 Sb. posouzení dle kategorie I.

Veškeré stavební práce musí probíhat způsobem, který minimalizuje zásahy do okolní přírody. Před vlastním zahájením stavebních prací je nutné provést koordinaci se stávajícími sítěmi. Veškeré zemní práce omezeny na nejnutnější míru, budou provedeny šetrným způsobem k půdnímu krytu a okolní vegetaci. Proti případným únikům ropných látek, chemikálií, tuků aj. z mechanizace do půdy budou provedena pro případ havárie účinná opatření zhotovitelem.

8.11 ZÁSADY BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ PŘI PRÁCI NA STAVENIŠTI

Při provádění stavebních prací je třeba dodržovat předpisy BOZP, nařízení vlády č. **591/2006 Sb.** O bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví na staveništích a zákon č. **309/2006 Sb.**, který upravuje další požadavky BOZP v pracovněprávních vztazích a o zajištění BOZP při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy.

Je nutno dodržovat veškeré předpisy týkající se protipožární ochrany, zejména zákon **133/85 Sb.** Ve znění pozdějších předpisů a vyhlášku **246/2001 Sb.**

Pracoviště musí být vybavena lékárníčkami první pomoci, na vývěškách musí být uvedeny základní bezpečnostní předpisy a dále nezbytná telefonní čísla na záchrannou službu, policii, inspektorát bezpečnosti práce, požárníky.

Je-li nutná ochrana některých inženýrských sítí, je nutné spolupracovat s příslušnými složkami správců vedení a inženýrských sítí a se všemi subdodavateli tak, aby prvořadou otázkou související s výstavbou bylo dodržování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Před zahájením prací v blízkosti vedení je nutné si vyžádat vyjádření a dozor správců těchto vedení k pohybu mechanismů a činnosti stavby.

Plán BOZP bude nutné vypracovat z důvodu možného pohybu pracovníků nad vodou, nebo v její těsné blízkosti. Předpokládá se nutnost určit koordinátora BOZP.

Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na staveništi je podrobněji řešena a v Plánu BOZP příloha H.7.

Zhotovitel rozpracuje uvedené předpisy pro podmínky daného objektu se zvláštním přihlédnutím k:

manipulaci s břemeny a práci nad vodou a její těsné blízkosti.

Zaměstnavatel (zhotovitel stavby) je povinen zajistit bezpečnost a ochranu zdraví zaměstnanců při práci s ohledem na rizika možného ohrožení života a zdraví, která se týkají výkonu práce. (odst.1 § 101 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Zaměstnavatel (zhotovitel stavby) je povinen vytvářet bezpečné a zdraví neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci přijímáním opatření k předcházení rizikům (odst. 1 §102 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Prevencí rizik se rozumí všechna opatření vyplývající z právních a ostatních předpisů k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a z opatření zaměstnavatele, která mají za cíl předcházet rizikům, odstraňovat je nebo minimalizovat působení neodstranitelných rizik.

Zaměstnavatel (zhotovitel stavby) je povinen **soustavně** vyhledávat nebezpečné činitele a procesy pracovního prostředí a pracovních podmínek, zjišťovat jejich příčiny a zdroje. Na základě tohoto zjištění vyhledávat a hodnotit rizika a přijímat opatření k jejich odstranění. K tomu je povinen **pravidelně** kontrolovat úroveň bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, zejména stav výrobních a pracovních prostředků a vybavení pracovišť a úroveň rizikových faktorů pracovních podmínek a dodržet metody a způsob zjištění a hodnocení rizikových faktorů (viz odst. 3 § 102 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Přehled základních legislativních předpisů BOZP platných pro oblast stavebnictví:

- Z.č. 262/2006 Sb., zákoník práce (v platném znění)
- Z.č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (v platném znění)
- Z.č. 251/2005 Sb., o inspekci práce (v platném znění)
- Z.č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů (v platném znění)
- Z.č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů (v platném znění)
- Z.č. 174/1968 Sb., o státním odborném dozoru nad bezpečností práce (v úplném znění) (v platném znění)
- Z.č. 133/1985 Sb., o požární ochraně (v platném znění)
- Vyhláška č. 50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice (v platném znění)
- Vyhláška č. 85/1978 Sb., kontrolách, revizích a zkouškách plynových zařízení (v platném znění)
- Vyhláška č. 18/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená tlaková zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
- Vyhláška č. 19/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená zdvihací zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
- Vyhláška č. 21/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená plynová zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
- Vyhláška č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení

- Vyhláška č. 73/2010 Sb., stanovení vyhrazených elektrických technických zařízení, jejich zařazení do tříd a skupin a o bližších podmínkách jejich bezpečnosti
- Vyhláška č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů a podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitostí hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli
- Vyhláška č. 394/2006 Sb., kterou se stanoví práce s ojedinělou a krátkodobou expozicí azbestu a postup při určení ojedinělé a krátkodobé expozice těchto prací
- Vyhláška č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách
- NV č. 591/2006 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- NV 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
- NV 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí
- NV 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí
- NV 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky
- NV 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- NV 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a desinfekčních prostředků
- NV 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a signálů
- NV 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu
- NV 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci
- NV 406/2004 Sb., o bližších požadavcích na zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v prostředí s nebezpečím výbuchu

8.12 ÚPRAVY PRO BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ VÝSTAVBOU DOTČENÝCH STAVEB

Stavební řešení mostu nemusí svým provedením umožnit samostatný a bezpečný pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace dle vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Ve stávajícím stavu na mostě nebo předpolí nebyly chodníky pro pěší.

8.13 ZÁSADY PRO DOPRAVNÍ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ

Návrh je zpracován plně v souladu s požadavky zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), v platném znění, jeho prováděcí vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a TP 66 - Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

Předmětem zadání je zpracování návrhu přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích v souvislosti s plánovanou modernizací **mostu ev.č. 230 2-2 Chotěnov** (dále jen „návrh“), včetně projednání s příslušným orgánem policie (dopravního inspektorátu).

Pro modernizaci mostu je nutná úplná uzavírka na silnici č. III/2302 s objízdnou trasou provozu dle SO 151 – DIO.

Návrh je zpracován plně v souladu s požadavky zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), v platném znění, jeho prováděcí vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a TP 66 - Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

Objízdná trasa v délce cca 9 km, je vedena po sil. č. III/2302 přes obec Holubín do obce Dolní Kramolín, odtud po sil. č. II/230 do Chotěnova-Skláře a odtud zpět na sil. č. III/2302 až k uzavřenému úseku. Po stejné trase je objízdna trasa vedena i v opačném směru. Objízdna trasa je značena po celé své délce prostřednictvím DZ č. IS11c „Směrová tabule pro vyznačení objížděky“ Na nejbližších křižovatkách je objízdna trasa „návěstěna“ prostřednictvím DZ č. IS11a „Návěst před objížděkou“ s uvedením vzdálenosti k uzavřenému úseku a srozumitelným textem s informací o uzavírci. Na stávajících směrových značkách č. IS3 budou zneplatněny cíle, kterých nebude možné v důsledku

uzavírky, ve značeném směru, dosáhnout. O uzavírce budou účastníci silničního provozu s dostatečným předstihem informováni prostřednictvím DZ č. IP22 „Změna organizace dopravy“.

Po celou dobu opatření bude zajištěn průchod pro pěší přes lávku na návodní straně mostu, od pracovního místa oddělenou zábradlím, případně plotem.

Projednání s příslušným orgánem policie:

Návrh byl projednán s Policií České republiky, KŘP Karlovarského kraje, územním odborem Cheb, dopravním inspektorátem.

Upozornění:

Dojde-li v lokalitě dotčené navrženým opatřením ke změně dopravního režimu (např. v důsledku povoleného zvláštního užívání pozemních komunikací nebo uzavírky pro jinou akci), bude nutno současný návrh upravit s ohledem na aktuální dopravní situaci. Před samotnou realizací bude nutné aktuální návrh předložit příslušným úřadům v rámci jednání o povolení uzavírky a zvláštního užívání pozemních komunikací.

8.14 STANOVENÍ SPECIÁLNÍCH PODMÍNEK PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY – PROVÁDĚNÍ STAVBY ZA PROVOZU, OPATŘENÍ PROTI ÚČINKŮM VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ PŘI VÝSTAVBĚ APOD.

Modernizace mostu bude probíhat za úplného omezení provozu na komunikaci III/2302. Objízdná trasa v délce cca 9 km, je vedena po sil. č. III/2302 přes obec Holubín do obce Dolní Kramolín, odtud po sil. č. II/230 do Chotěnova-Skláře a odtud zpět na sil. č. III/2302 až k uzavřenému úseku.

Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné předávání do provozu:

Zahájení stavby i její dokončení se předpokládá v průběhu roku 2024-2025, předpokládaná doba výstavby je 4 měsíce.

8.15 ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ S VYZNAČENÍM VJEZDU

Zařízení staveniště pro most je navrženo na pozemku p.p.č. 323/12 a 348 včetně vybavení stavební buňkou, mobilním WC a částečného skladování materiálu. Vjezd bude možný na jednotlivé pozemky z obou stran ze silnice III/2302. Zařízení staveniště a skladování materiálu bude vyznačené a ohraničené mobilními zábranami.

9 BILANCE ZEMNÍCH HMOT

Dle kubaturového listu, který je vypracovaný pro objekt SO 201 a SO 202 a je součástí soupisu prací, vychází, že bilance zemních prací bude pro stavbu přebytková.

Celkový objem zemních prací:

STAVEBNÍ OBJ.	VÝKOP (m ³)	NÁSYP (m ³)	CELKEM (m ³)
201	87,83	0	87,83
202	3,3	3,3	0,0
CELKEM	91,13	3,3	87,83

Hmotnice stavby je přebytková v množství **87,83 m³**.

10 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Odtokové poměry se stavbou nemění. Stavba respektuje stávající terén.

Odvodnění povrchu komunikace bude provedeno podélným a příčným sklonem komunikace. Jednostranný příčný sklon komunikace 2 % je navržen přes celý most a voda z komunikace je tedy vedena podélným sklonem vrcholového oblouku podél obruby římsy na návodní straně mostu podélně za římsy k navrženým skluzům v zádlazbě za římsami. Skluzy jsou dlážděné z lomového kamene do betonu navrženy šířky 600 mm s kynetou hloubky 100 mm.

11 ZÁVĚR

Technické řešení je navrženo podle norem a stavebních předpisů platných v České republice, zejména dle příslušných technických norem a Technických a kvalitativních podmínek staveb pozemních komunikací (TKP).

Projektová dokumentace stanovuje modernizaci již umístěné stavby v prostoru a určuje rozsah, řazení stavby, postup prací a je navržena v podrobnosti pro provádění stavby. Projektová dokumentace bude sloužit pro vydání stavebního povolení a výběr zhotovitele dle řazení vyhlášky 251/2018, kterou se mění vyhláška 146/2008 Sb.

V Ústí nad Labem 12/2021

Andrea Mašková