

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

Chebská 282, 356 04 Sokolov, pošta Dolní Rychnov

**STAVBA****MODERNIZACE MOSTU EV. Č. 211 4 - 4  
VALY**

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

Prašná 2324, 407 47 Varnsdorf

středisko UL: Masarykova 633/318, 400 01 Ústí n. L.

web: [www.sawconsulting.cz](http://www.sawconsulting.cz)e-mail: [info@sawconsulting.cz](mailto:info@sawconsulting.cz)**VYPRACOVAL****ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT****TECHNICKÁ KONTROLA****INVESTOR****KSUSKK p.o.**

JAROSLAV ZAVADIL, DiS.

JAROSLAV ZAVADIL, DiS.

ZLATA BRADÁČOVÁ, DiS.

**ZAKÁZKOVÉ ČÍSLO****2015-013***Zavadil**Zavadil**Z. Bradáčová***DATUM****09/2015****STUPEŇ****DSP/PDPS****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: .....	5
2.3.	Vazby na územní plán a územní rozhodnutí: .....	5
2.4.	Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití: rozhodnutí: .....	5
2.5.	Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí: .....	5
2.6.	Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření: .....	6
3.	PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ .....	6
4.	ČLENĚNÍ STAVBY .....	6
4.1.	Způsob číslování a označení: .....	6
4.2.	Členění stavby na stavební objekty, včetně následných správců: .....	7
5.	PODMÍNKY REALIZACE STAVBY .....	7
5.1.	Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků: .....	7
5.2.	Uvažovaný průběh výstavby a zajištění plynulosti a koordinovanosti: .....	7
5.3.	Dopravní omezení, objížďky dopravy: .....	7
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 .....	8
7.1.	Technický popis jednotlivých stavebních objektů: .....	8
8.	DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY .....	12
9.	ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ .....	12
10.	NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY .....	13
11.	VLIV STAVBY A PROVOZU NA PK NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....	13
12.	OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI .....	14
13.	BEZPEČNOSTNĚ POŽÁRNÍ ŘEŠENÍ STAVBY .....	14
14.	DALŠÍ POŽADAVKY .....	15

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### 1.1. Stavba

**Název stavby:** Modernizace mostu ev. č. 211 4 – 4 Valy

**Místo stavby:** Obec Valy

**Kraj:** CZ 041 Karlovy Vary

**Obec:** 539481 Valy (okres Cheb)  
539279 Velká Hleďsebe (okres Cheb)

**Katastrální území:** 776751 Valy u Mariánských Lázní (okres Cheb)  
778311 Klimentov (okres Cheb)

**Druh stavby:** Modernizace mostu ev. č. 211 4-4

### 1.2. Objednatel dokumentace DSP/PDPS

**Zadavatel:** KRAJSKÁ SPRÁVA A ÚDRŽBA SILNIC KARLOVARSKÉHO KRAJE  
Chebská 282  
356 04 Sokolov

### 1.3. Zhotovitel DSP/PDPS

**Projektant:** S.A.W. Consulting s. r. o.  
středisko Ústí nad Labem  
Masarykova 633/318  
400 01 Ústí nad Labem  
tel. 607 930 191  
IČO: 287 188 36, DIČ: CZ28718836

**Odpovědní zhotovitelé:**  
Zodpovědný projektant – J. Zavadil, DiS.

**Stavební objekty:**  
SO 151 - Dopravně inženýrská opatření – Ing. P. Urban  
SO 201 – Rekonstrukce mostu ev.č. 211 7-2 – J. Zavadil, DiS.  
SO 501 – Přeložka plynu – T. Dvořák

**Související dokumentace:**  
Prověření inž. sítí – I. Sochorová, DiS

Zásady organizace výstavby – J. Zavadil, DiS.  
Plán kontrolních prohlídek – J. Zavadil, DiS.

## **2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ**

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

Jedná se o stávající jednopolový šikmý most, který je situován v intravilánu obce Valy v okrese Cheb, Karlovarském kraji, v katastrálním území Valy u Mariánských Lázní a Klimentov a překlenuje vodoteč Kosový potok. Jedná se o modernizaci stávajícího mostu na komunikaci III/211 4 při rozšíření šířkového uspořádání komunikace na 6,5 m mezi římsami. V rámci této akce je v nezbytném rozsahu upravena i komunikace z důvodu výškového vyrovnání, navrženého jednotného podélného sklonu komunikace a příčného sklonu komunikace. Most převádí komunikaci přes vodoteč Kosový potok.

Stávající most je trvalý kamenný klenbový masivní, rozšířený na návodní straně rámovou železobetonovou konstrukcí. Most je pravděpodobně plošně založený. Římsy mostu jsou železobetonové opatřené záchytným zařízením. Na návodní straně je osazeno ocelové zábradlí s vodorovnou výplní a na straně povodní jsou na římsě železobetonové sloupky s vodorovnými ocelovými madly. Komunikace na mostě je asfaltová stejně jako před i za mostem. Na povodní straně mostu jsou tři ocelové chráničky, které nejsou zavěšeny na konstrukci mostu a jsou samonosně překlenující vodoteč. V jedné z chrániček je vedení STL plynovodu a v ostatních dvou jsou neznámá kabelová vedení. K těmto vedením nebyl dohledán jejich správce. Na most navazují ze tří stran nábrežní zídky. Vlevo před mostem se jedná o kamennou nábrežní zeď, která podpírá pozemek domu č.p. 16. Korunu zdi chrání betonová římsa. Součástí této zdi jsou i zděné sloupky a dřevěné výplně. Na krajním sloupku u levé mostní římsy jsou osazeny vrata. Na straně povodní je na pravém břehu betonová zeď, ve které je vyústění betonového potrubí DN 500 z betonové šachty u odvádějící vody z levého příkopu jdoucího souběžně s domem č.p. 16 před mostem. Na betonovou nábrežní zeď navazuje kamenná zeď, která byla pravděpodobně v nedávné době vystavěna současně s lávkou pro pěší. Lávka pro pěší je vzdálena od mostu přibližně 2,40 m. Na pravém břehu je pouze menší nábrežní zídka ve spodní části betonová a v horní části z žulového kamene stejně jako celá spodní stavba lávky pro pěší. Po pravé straně komunikace před mostem vede nový chodník pro pěší ze zámkové dlažby, který je od komunikace oddělen zeleným pásem. Chodník je napojen na lávku pro pěší. Před mostem na pravé straně je situována zpevněná živičná plocha využívaná jako parkoviště. Za mostem na pravé straně je nový živičný vjezd k pozemku se stavbou. Mezi lávkou, mostem a tímto vjezdem na pozemek jsou umístěny dva sdružené betonové sloupky s jedním betonovým základem. Na levé straně komunikace před mostem je situován dům č.p. 16, podél kterého vede zpevněný příkop z betonových tvarovek šířky 300 mm s přídlažby z betonových desek. Přídlažba je pouze ze strany ke komunikaci a zpevňuje strmý svah tělesa komunikace. Zpevněný příkop je zakončen betonovou šachtou s vlastní ocelovou mříží. Mezi tímto příkopem a mostem je betonová rampa se zámkovou dlažbou pro vstup k domu č.p. 16 s vlastní brankou a vjezd na pozemek s vraty. Vrata i branka jsou stejného stylu jako oplocení na pravobřežní zdi podpírající pozemek domu. Dno Kosového potoka je z kamenného pohozu. Skrz pravobřežní opěru je vyústěno betonové potrubí DN 300. Správce k tomuto potrubí nebyl zjištěn.

Příslušenství mostu je v havarijním stavu. Izolace nosné konstrukce je již nefunkční, jelikož dochází k zatékání do nosné konstrukce i spodní stavby mostu. Stávající rámová část mostu na návodní straně má obnaženou betonářskou výztuž na spodním líci nosné konstrukce a betonové povrchy nosné konstrukce i opěr jsou silně degradovány. Spodní stavba mostu v klenbové části je téměř bez spárování zejména ve styku s vodotečí. Pojivo zdiva zde vykazuje silnou degradaci. Kameny ve spodní části klenby jsou lokálně rozvolněné. Svahové kužely nejsou zpevněné a jsou narušeny vlivem odvádění vod z komunikace.

Vzhledem k výše uvedeným závadám je nutné provést celkovou modernizaci mostu. Celkově lze hodnotit stav mostu včetně křídel mostu jako špatný.

Je nutné stávající most kompletně odstranit a zhotovit nový s normovanou zatížitelností. V rámci této akce je v nezbytném rozsahu upravena i komunikace z důvodu vyrovnání nivelety. Niveleta je v rámci modernizace navržena jednotného podélného a příčného sklonu.

Je navržen nový trvalý šikmý rámový železobetonový mostní objekt šířky 8,20 m založený na mikropilotách s kotveným kamenným obkladem opěr a křídel. Kolmá světlost mostu je navržena 4,00 m a šikmost mostu je 62°. Na začátku mostu na pravé straně je navrženo plošně založené mostní křídlo délky 2,285 m, které je součástí pravobřežní opěry. Za mostem na pravé straně je navrženo zavěšené mostní křídlo délky 2,65 m. Na levé straně za mostem je navrženo samostatně stojící křídlo ve tvaru úhlové zdi, plošně založené na hutněném polštáři ze štěrkodrti. Mostní křídla jsou obložena kotveným kamenným obkladem s vyspárováním. Nosná konstrukce je navržena železobetonová v min. tloušťky 450 mm v příčném levostranném sklonu 2,5 % a v podélném směru ve spádu 2,13 % k opěře O2. V rámci navržených výkopů pro zhotovení nového mostního objektu bude nutné odstranit části stávajících nábrežní zdi a následně po zhotovení mostu tyto zdi znovu zhotovit. Nábrežní zdi jsou navrženy s vyzdřeným lícem a rubem z betonu. Na mostě jsou navrženy železobetonové římsy šířky 750 mm s dodatečně kotveným zábradlím. Za římsami na pravé straně mostu je navrženo odláždění lomovým kamenem do betonu. Odláždění je také navrženo u samostatně stojícího křídla mostu na levé straně. Před tímto křídlem je navrženo odláždění kužele a za římsou křídla. V rámci odláždění je navržen skluz pro odvedení vody z komunikace. Vzhledem k výkopovým pracím u domu č.p. 16 bude nutné provést demontáž stávajícího oplocení a rozebrání zámkové dlažby vjezdu na pozemek. Po dokončení prací u domu č.p. 16 bude nově vyzděn sloupek oplocení, osazeny stávající dřevěné výplně oplocení a vjezdová vrata. Před vjezdem do vrat je navržen nový povrch ze zámkové dlažby se sníženou obrubou u komunikace. Dále je navržena oprava stávající šachty s ocelovou mříží a části zpevněného příkopu na levé straně komunikace u domu č.p. 16. Betonové potrubí DN 500 z této šachty bude nahrazeno novým potrubím. Rekonstrukce bude obnášet také práce na komunikaci, která se mírně šířkově upravila proti stávajícímu stavu a to v místě mostu z důvodu požadovaného šířkového uspořádání na mostě. Vody z povrchu vozovky je nyní odváděna příčným spádem k levé straně mostu do příkopu, uliční vpusti před mostem a do skluzu za rovnoběžným křídlem na levé straně mostu. Vyústění vpusti je navrženo do koryta vodoteče skrz pravobřežní opěru mostu. Krajnice jsou dosypány R-materiálem vzniklým z frézování vozovky. Odláždění v korytě vodoteče je navrženo z lomového kamene do betonu s ukončujícími betonovými prahy a kamenným záhozem za těmito prahy.

Pro přeložku plynovodu (SO 501) je navrženo kácení stromů. Modernizace mostu si vyžádá trvalé zábory.

Inženýrsko geologický průzkum byl proveden společností FLORÍK – INŽENÝRSKÁ GEOLOGIE IGF Ústí nad Labem 06/2015. V blízkosti mostu byl proveden jeden vrt na pravé straně za mostem délky 10 m.

Před zahájením prací musí být osazeno dočasné dopravní značení a vytyčeny veškeré podzemní sítě v rozsahu staveniště. Následně bude nutné provést přeložku STL plynovodního potrubí. Po provedení přeložky bude provedeno záporové pažení.

Pro projektovou dokumentaci bylo provedeno zaměření úseku komunikace, mostního objektu a přilehlého okolí v nezbytně nutném rozsahu.

Provoz na komunikaci III/211 4 bude po dobu modernizace mostního objektu vyloučen s navrženou objízdou trasou dle SO 151. Přejechod pro pěší je zajištěn po stávající lávce na povodní straně mostu.

Předpokládaná doba modernizace mostu za úplné uzavírky komunikace v úseku stavby je 3 měsíce. Před zahájením prací musí být osazeno dočasné dopravní značení.

Bylo provedeno zaměření úseku komunikace včetně přilehlého okolí v nezbytně nutném rozsahu.

## **2.2. Předpokládaný průběh stavby:**

Postup výstavby je navržen v části E. – zásady organizace výstavby, projektové dokumentace. Realizace stavby se předpokládá ve dvou etapách za vyloučeného provozu komunikace na mostě a v jeho předpolí na komunikaci III/211 4.

## **2.3. Vazby na územní plán a územní rozhodnutí:**

Na stavbu nebylo zažádáno 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:**

Celá stavba je situována v intravilánu obce Valy v okrese Cheb, Karlovarském kraji, v katastrálním území Valy u Mariánských Lázní a Klimentov a překrňuje Kosový potok.

Před vlastním zahájením stavebních prací je nutné nechat vytyčit všechny stávající inženýrské sítě v rozsahu stavby objektu.

Stávající inženýrské sítě:

Přímo nad mostem se vyskytuje nadzemní sdělovací kabelová vedení ve správě Telefonica O2 a NN ve správě ČEZ Distribuce. Obě tyto vedení jsou od betonového sloupu za mostem vpravo směřovány na dům č.p.16. Dle informací vlastníka domu č.p. vede na pozemku souběžně s nábrežní zdí ve vzdálenosti přibližně 2,50 m od koruny zdi podzemní vedení vodovodu. Tento vodovod je zakreslen pouze orientačně dle poskytnutého popisu vlastníka pozemku. Na pravé straně mostu (povodní straně) je umístěna ocelová chránička ve vzdálenosti přibližně 500 mm od líce poprsní zdi, ve které je uložen STL plynovod. Další dvě ocelové chráničky ve vzdálenosti přibližně 100 – 200 mm jsou vedeny souběžně s ocelovou chráničkou plynovodu a není zde znám žádný správce. Všechny tři ocelové chráničky budou odstraněny. Na návodní straně v pravobřežní opěře je vyústěno potrubí DN 300, ke kterému se nedohledal jeho správce a pravděpodobně slouží k odtoku dešťových vod. Skrz stávající betonovou nábrežní zeď na pravém břehu, mezi mostem a lávkou pro pěší, je vyústěno betonové potrubí DN 500 vedené z betonové šachty vlevo u domu č.p. 16, která jímá vodu ze zpevněného levého příkopu ve směru staničení z Mariánských Lázní do Lázní Kynžvart.

Nové inženýrské sítě:

Z důvodu modernizace mostního objektu je nutné provést přeložku stávajícího STL plynovodu. Přeložka plynovodu je navržena v rámci SO 501 této projektové dokumentace a je vedena pod přibližně 11 m za stávající lávkou pro pěší přes Kosový potok po směru toku. Trasa nového uložení je zakreslena v příloze č. 3 Nový stav – půdorys. Je navržena výměna stávajícího betonového potrubí DN 500 pod komunikací ze šachty u domu č.p. 16 za nové betonové potrubí DN 500.

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 Průvodní zpráva

posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Most je situován v intravilánu obce Valy v trase stávající komunikace III/211 4. Stavba zasahuje do ochranného pásma komunikace.

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

Stavba bude realizována na stávající komunikaci a trvalé užívání stavby nebude mít negativní dopad na okolí.

Ke kolizi by dle vyjádření správců o existenci sítí mělo při modernizaci dojít s STL plynovodem. Stávající vedení STL plynovodu na povodní straně bude před započítáním stavby přeloženo v rámci SO 501. Dále budou odstraněny dvě ocelové chráničky na povodní straně mostu, jelikož nebyl dohledán správce těchto kabelových vedení. Na pravé straně za mostem je situován sdružený betonový sloup pro nadzemní sdělovací vedení a NN. Na levé straně před mostem se nachází dům s č.p. 16. Pozemek tohoto domu se dotýká mostu. Pro zhotovení výkopů je nutné provést záporové pažení u sdruženého betonového sloupu a na pozemku u domu č.p. 16. Pro zhotovení trubního vedení z šachty na levé straně komunikace před mostem bude použito příložné pažení, nebo hydraulické boxy. Pro zhotovení železobetonové šachty bude použito příložné pažení. Nadzemní vedení je nutné vhodně a dostatečně ochránit v průběhu stavby, aby nedošlo v žádném případě k jeho poškození. V případě, že by se v prostoru staveniště nacházely nějaké další stávající inženýrské sítě je nutné je před zahájením prací vytyčit a vhodně a dostatečně je ochránit proti poškození. Zjištění inženýrských sítí zajistí zhotovitel prováděných prací.

Celkový dopad na dotčené území je pozitivní, jelikož dojde k modernizaci mostního objektu, rozšíření stávající komunikace v místě mostu, výraznému zlepšení záchytného zařízení na mostě a zlepšení průtočnosti vodoteče pod mostem.

## **3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ**

Zaměření – provedla firma Geodezie Alfa – Michal Radina 06/2015

Inženýrsko geologický průzkum provedla společnost FLORÍK – INŽENÝRSKÁ GEOLOGIE IGF Ústí nad Labem 06/2015.

Zjištění průběhu inženýrských sítí, 06/2015

Mostní list

Hlavní mostní prohlídka

ČSN, vzorové listy, TKP a další předpisy související

Jednání s investorem a dalšími dotčenými stranami

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

500 – Plynovody

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

Stavba má dva stavební objekty:

SO 151 – Dopravně inženýrská opatření  
SO 201 – Rekonstrukce mostu ev.č. 211 7-2  
SO 501 – Přeložka plynu

Dočasný objekt  
KSUSKK  
RWE

### **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 3 měsíců.

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

#### **5.3. Dopravní omezení, objížďky dopravy:**

Omezení dopravy vyplývá z postupu výstavby a je řešeno ve dvou základních etapách. Celá stavba je realizována v zástavbě na stávající komunikaci v proměnné šířce, z důvodu vybudování kompletního nového mostního objektu nebude možné stavbu realizovat pouze s částečným omezením provozu. Práce budou probíhat za úplné uzavírky s vyznačením v příloze E. Zásady organizace výstavby.

Most leží na komunikaci III/2114, což je nejkratší spojnice mezi Mariánskými Lázněmi, obcí Valy a Lázněmi Kynžvart. Na komunikaci neplatí žádná dopravní omezení. Po této komunikaci je vedena pravidelná autobusová linka č. 411 330 v trase Mariánské Lázně – Lázně Kynžvart - Stará Voda.

Objízdná trasa pro motorová vozidla je navržena po veřejných komunikacích - po průtahu silnice II/215 v obci Velká Hleďsebe (ul. Pohraniční stráž), po silnici I/21 do Staré Vody, II/215 k nádraží a po silnici III/2114 do Valů.

Uvolnění prostoru staveniště a vyznačení provizorního dopravního značení pro objízdnou trasu bude vyznačeno po celou dobu stavebních prací na vybudování nové nosné konstrukce mostu.

Objízdná trasa je součástí SO 151 – Dopravně inženýrská opatření.

### **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**

Rekonstrukce mostu si vyžádá provádění stavby za úplného vyloučení provozu na silnici III/2114 v úseku mezi mostem přes Kosový potok a křižovatkou s místní komunikací - ul. Zelenou. Objízdná trasa pro motorová vozidla je navržena po veřejných komunikacích - po průtahu silnice II/215 v obci Velká Hleďsebe (ul. Pohraniční stráže), po silnici I/21 do Staré Vody, II/215 k nádraží a po silnici III/2114 do Valů. Úsek mezi křižovatkou ul. Pohraniční stráže/Klimentovská a levobřežní opěrou mostu, který bude třeba objíždět, má délku cca 1,6 km, objízdná trasa je o 10 km delší. Rekonstrukce mostu se dotkne výše zmíněné autobusové linky, která bude muset být provizorně vedena po objízdne trase s tím, že ve směru z M. Lázní bude zajiždět do Valů k mostu, kde bude zřízena náhradní zastávka. Na odbočce k armádnímu objektu před mostem se otočí (podle jízdního řádu je celá linka obsluhována nízkokapacitními vozy) a pojedje zpět na křižovátku Pohraniční stráže/Klimentovská a po objízdne trase přes Starou Vodu do Lázní Kynžvart. Opačný směr bude veden obdobně. Tímto způsobem nebude obsluhována pouze zastávka Lázně Kynžvart, Lískovec. Na objízdne trase mezi Mariánskými Lázněmi a Valy bylo vytipováno 6 míst, kde bude třeba přechodným dopravním značením vyznačit navedení na objízdnu trasu. V přehledné situaci jsou tato místa vyznačena a očíslována ve shodě s následujícím popisem.

Předpokládaná doba realizace mostu a tedy i uzavírky je **3 měsíce**.

#### **SO 201 – Modernizace mostu ev.č. 211 4- 4 Valy**

##### **Opěry**

Opěry mostu jsou navrženy celkové tloušťky 750 mm. Dřívky opěr jsou navrženy železobetonové tloušťky 500 mm z betonu **C30/37-XF2, XD1, XC4** vyztužené betonářskou ocelí třídy **B500B** s kotveným kamenným obkladem tloušťky 250 mm. Délka opěr je navržena jednotná 8,73 m. Výška dřívku opěry O1 v ose mostu je 2,825 m a O2 2,730 m. Přibližně v polovině délky opěr je osazeno plné potrubí PVC DN 180 s přesahem 100 mm přes líc zdiva opěr. V pravobřežní opěře bude osazeno betonové potrubí DN 300 jako náhrada za stávající potrubí neověřeného správce. Potrubí bude přes líc kamenného obkladu opěry osazeno s přesahem min. 100 mm. Vedle tohoto potrubí bude osazeno před betonáží plné potrubí PVC DN 180 pro následné zaústění potrubí uliční vpusti s přesahem 100 mm přes líc zdiva opěry. Veškeré potrubí PVC DN 180 bude uloženo v předepsaném sklonu 5%.

Všechny viditelné pracovní spáry mezi nosnou konstrukcí a spodní stavbou budou opatřeny při betonáži vloženou lištou 20/20.

##### **Křídla**

Dřívky křídel jsou navrženy železobetonové se svislým lícem obloženým kamenem z řádkového zdiva s vyspárováním celkové tloušťky 750 mm. Kamenný obklad dřívku je navržen jako kotvený celkové tloušťky 250 mm. Rub dřívku je svislý tloušťky betonu 500 mm. Horní hrana dřívku je spádována ve sklonu 4% k rubu dřívku. Dřík vetknutého plošně založeného křídla na pravé straně mostu je v lici délky 3,0 m a výšky 3,73 m – 3,795 m. Dřík zavěšeného křídla na pravé straně mostu je v lici délky 3,5 m a proměnné výšky. Dřík samostatně stojícího křídla (úhlové zdi) plošně založeného na levé straně za mostem je v lici délky 5,685 m a výšky 2,65 m – 2,85 m. Dřík zavěšeného křídla na pravé straně mostu je v lici délky 3,5 m a proměnné výšky. Přesné tvary jsou navrženy v příloze č. 6 této PD. Mezi volně stojícím rovnoběžným křídlem za mostem vlevo a opěrou O2 je navržena dilatační spára tl. 20 mm. Dřík křídel je navržen z betonu **C30/37-**

**XF2, XD1, XC4** a vyztužen betonářskou ocelí třídy **B500B**. Všechny viditelné pracovní spáry mezi nosnou konstrukcí a spodní stavbou budou opatřeny při betonáži vloženou lištou 20/20.

### **Nábřežní zídky**

Nábřežní zdi jsou navrženy jako masivní tížné plošně založené. Zdivo v líci dříku je navrženo jako běhoun + vazák. Kamenný obklad tl. 250 mm slouží jako ztracené bednění pro betonáž dříku zdi. Dřík nábřežních zdí za kamenným obkladem líce je navržen z betonu **C25/30-XF3** a vyztužen při rubu betonářskou ocelí třídy **B500B** - Ø 16 mm tvaru L po vzdálenostech 500 mm.

Nábřežní zídka na pravém břehu návodní strany mostu podpírá pozemek domu č.p. 16 a je na ní osazeno dřevěné oplocení s ocelovými sloupky. U mostu je na konci nábřežní zídky vyzděný kamenný sloupek, ke kterému jsou připevněna vrata. Vrata, ocelové sloupky a výplně oplocení budou před bouracími pracemi odstraněny. Zděný sloupek bude v rámci bouracích prací odstraněn včetně části této nábřežní zdi v rozsahu navržených výkopů. Po dokončení nové části nábřežní zdi budou opět do koruny zdi dodatečně přikotveny ocelové sloupky oplocení, vyzděn nový kamenný sloupek rozměru 600 x 600 mm, osazena stávající dřevěná výplň oplocení a stávající vrata. Zděný sloupek bude provázán výztuží z dříku nové nábřežní zdi 4 ks Ø 16 mm dl. 2,0 m. Líc dříku je ve sklonu stávajícího dříku nábřežní zdi, s plynulým navázáním na obklad líce dříku opěry O1. Rub dříku zdi je od horní hrany na výšku 500 mm svislý a následně ve sklonu 10:1 až k horní hraně základového pasu. Koruna zdi je navržena šířky 300 mm a je opatřena železobetonovou římsou šířky 300 mm a výšky 150 mm bez přesahu přes líc dříku zdi z důvodu návaznosti na stávající římsu zdi. Kotvení římsy je navrženo z betonářské výztuže Ø 16 mm dl. 0,75 m po vzdálenosti 300 mm. Výztuž římsy je navržena z betonářské sítě Ø 6 mm oka 100/100 mm třídy oceli **B500B**.

Přesné tvary jsou navrženy v příloze č. 6 této PD. Mezi nábřežními zdmi a opěrami je navržena dilatační spára tl. 20 mm.

Nábřežní betonová zídka na pravém břehu povodní strany mostu slouží k zachycení svahového kuželu u komunikace a vyústí z ní betonové potrubí odvádějící dešťové vody ze šachty u domu č.p. 16. Na této zídce jsou uloženy ocelové chráničky inženýrských sítí, které vedou na druhý břeh. V rozsahu navržených výkopů bude tato zídka odstraněna a je navržena nová. Dřík nábřežní zdi je navržen min. tloušťky 250 mm v koruně, tak aby navázal na stávající zeď. Ve výšce 200 mm pod korunou zdi se dřík rozšiřuje na šířku 600 mm. Zeď je navržena jako tížná se sklonem líce přibližně 10:1 s napojením na stávající kamennou zeď u lávky. U mostu tedy bude proveden sklon dříku zdi 10:1 a plynule přejde na sklon stávající zděné zdi u lávky. Zdivo je navrženo jako běhoun + vazák. Rub dříku opěrné zdi je navržen jako železobetonový z betonu **C25/30-XF3** se svislým rubem. V rubu zídek je navržena betonářská výztuž Ø 16 mm po 500 mm ve tvaru L.

Nábřežní betonová zídka na levém břehu povodní strany mostu slouží k zachycení svahového kuželu mostu a svahu pod sdruženým betonovým sloupem. Ve stávajícím stavu je tato zídka ve spodní části betonová a v horní je vyzděna ze dvou řad žulového kamene. V rozsahu navržených výkopů bude tato zídka odstraněna a je navržena nová. Dřík nábřežní zdi je navržen min. tloušťky 250 mm v koruně, tak aby navázal na stávající zeď. Ve výšce 500 mm pod korunou zdi se dřík rozšiřuje na šířku 400 mm. Zeď je navržena jako tížná se svislým lícem, ukloněným rubem 5:1 a s napojením na stávající zeď u lávky. Zdivo je navrženo jako běhoun + vazák. Rub dříku opěrné zdi je navržen jako železobetonový z betonu **C25/30-XF3** se svislým rubem. V rubu zídek je navržena betonářská výztuž Ø 16 mm po 500 mm ve tvaru L.

### **Nosná konstrukce**

Nosnou konstrukci mostu tvoří přímo pojížděná monolitická železobetonová rámová konstrukce o kolmém rozpětí 5,0 m z betonu **C30/37-XF2, XD1, XC4**. Šířka nosné konstrukce je 7,70 m a kolmá délka 5,50 m. Výška navržené rámové konstrukce včetně základového pasu je 4,13 m v ose mostu. Tloušťka

nosné konstrukce je 450 mm v ose mostu. Horní povrch nosné konstrukce je podélně spádován ve sklonu 2,13 % k rubu opěry O2 k zajištění odtoku vody k drenážnímu systému. Příčně je horní povrch desky střešovitě spádován ve sklonu 2,5 % k levé římsy, kde je navrženo úžlabí ve vzdálenosti 250 mm od obrubníku levé římsy. Sklon horního povrchu nosné konstrukce pod levou římsou k úžlabí je navržen ve sklonu 4%. V místě styku horné příčle a stěny v rubu je navrženo zkosení 100 x 100 mm pro přechod a natavení izolace. Vnitřní náběhové rohy rámového dílce jsou zkoseny 300 x 300 mm. Nosná konstrukce je vyztužena betonářskou ocelí třídy **B500B**.

Všechny viditelné pracovní spáry mezi nosnou konstrukcí a spodní stavbou budou opatřeny při betonáži vloženou lištou 20/20.

### **Římsy**

Na obou stranách mostu a na rovnoběžném křídle za mostem jsou navrženy železobetonové monolitické římsy jednotného tvaru. Délka levé římsy na nosné konstrukci je 6,215 m, šířka 750 mm, při vyložení 250 mm přes líc konstrukcí. Pohledová plocha římsy má výšku 650 mm. Příčný sklon římsy je 4% směrem k vozovce. Římsy jsou k nosné konstrukci a křídům mostu kotveny pomocí talířových kotev do vývrtu dle VL4 det. 404.02. Kotvy jsou navrženy po vzdálenosti 1,0 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**. Povrch římsy bude opatřen hydrofobním nátěrem s odolností proti solím povlakem kategorie S2. Obrubníkové hrany říms budou chráněny pružným polymerovým povlakem kategorie S4. Pro provádění říms platí TKP kap. 18. V pravé římsy je navržena dilatační spára.

Římsa je k dířku samostatně stojícího rovnoběžného křídla kotvená pomocí betonářské výztuže ve tvaru L. Tyto kotevní trny budou zabetonované v rámci dířku zdi po 150 mm vzdálenosti. Kotevní trny jsou navrženy délky 1,1 m a průměru 16 mm.

Dilatační spára tl. 20 mm je také mezi římsou na levé straně mostu a rovnoběžným křídlem za mostem.

V každé římsy je navržena jedna rezervní PVC chránička Ø 110 mm.

### **Zábradlí**

Na mostě je navrženo ocelové dvoumadlové zábradlí, výška madla **1,10 m**. Zábradlí bude kotveno přes kotevní desky do železobetonové desky dodatečně pomocí lepených kotev M12 do vrtů Ø 14 mm, hloubka vrtu min. 115 mm. Pro všechny konstrukční části zábradlí bude použita ocel třídy **S 235**.

### **Úpravy kolem mostu**

Svahové kužely za nábrežními zdmi a na svahu komunikace vlevo za mostem jsou navrženy ve sklonu 1:1,5 a opatřeny ornici tl. 100 mm s travním osivem. Stejně tak na pozemku u domu č.p.16 bude nutné po dokončení prací provést rozprostření ornice s osetím travním osivem.

Odláždění u říms 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 80 mm pro prostředí **XF4** do betonu **C12/15-X0**.

V profilu koryta je navrženo odláždění lomovým kamenem tl. 250 mm do betonu **C25/30-XF3** tl. 150mm na návodní i povodní straně mostu ukončena betonovým prahem. Betonové prahy jsou navrženy rozměru 600 x 800 mm. Za betonovými ukončovými prahy je navržen kamenný zához prosypaný zeminou v délce 1 m. Zához bude s urovnaným lícem s hlavními kameny min. hmotnosti 200 kg s vyklínováním.

Odláždění bude provedeno lomovým kamenem tl. 250 mm do betonu **C25/30-XF3** tl. 150mm. 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.

Na pravé straně před mostem je navrženo rozšíření vozovky s úpravou stávajícího sjezdu na odstavňovou plochu před mostem. Bude nutné tedy v délce přibližně 6,5 m odstranit stávající silniční obrubu a provést řezání živичné vrstvy sjezdu. Nové silniční obrubníky 250 x 150 x 1000 mm budou osazeny v projektované poloze v délce 6,5 m do betonového lože a následně bude provedena drobná oprava živичné vrstvy sjezdu.

Na pravé straně za mostem bude nutné u stávajícího sjezdu odstranit silniční obrubu v dl. 3,5 m a záhonové obruby v délce 8,0 m. Dále bude z důvodu provádění přeložky STL plynovodu nutné provést zaříznutí povrchu vozovky v místě sjezdu. Po dokončení modernizace mostu bude nutné zpět osadit obruby do betonového lože a provést novou skladbu vozovky v místě sjezdu a to včetně asfaltové zálivky v místě napojení. Vozovkové vrstvy jsou součástí přeložky plynovodu SO 501. Silniční obruby jsou navrženy 250 x 150 x 1000 mm a záhonové 250 x 80 x 1000 mm.

Na levé straně před mostem u domu č.p. 16 je navrženo rozebrání stávajícího odláždění ze zámkové dlažby pro provedení výkopových prací. Dále pak na pozemku u tohoto domu je navrženo rozebrání stávající dlažby a to v rozsahu záporového pažení a výkopů. Jedná se o betonové tvarovky, které nejsou kladeny vedle sebe, ale s mezerami ve kterých roste tráva. Komunikace před vjezdem a pěším vchodem až k šachtě bude lemována silniční obrubou 250 x 150 mm s nášlapem 50 mm pro odvod vody do uliční vpusti. V místě vchodu pro pěší bude nutné lokálně odbourat část krajních betonových obrub a celou přední část obruby. Po osazení nové silniční obruby s nášlapem 50 mm bude provedeno dláždění této plochy z nové zámkové dlažby. Na pozemku u domu č.p. 16 v rozsahu odstraněných betonových tvarovek bude provedeno zpětné odláždění ze stávajících betonových tvarovek, ohumusování a osetí. V místě vjezdu na pozemek je navržena zámková dlažba z nových tvarovek.

### **Úpravy vozovky**

Vozovka v projektovaném úseku bude nejdříve frézována v tl. 100 mm. Následně bude v rozsahu výkopů odstraněna celá skladba vozovkového souvrství. V místě rozšíření komunikace bje navrženo celé nové vozovkové souvrství, tak jako v rozsahu výkopových prací.

Vozovka komunikace v předpolí mostu je navržena pro třídu dopravního zatížení IV, návrhová úroveň porušení D1 podle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací – dodatek 2010.

Byla vybrána typová katalogová vozovka na TDZ IV dle dodatku TP 170 z katalogového listu D1-N-8-IV-P III, která byla mírně upravena takto:

asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11	40 mm
spojovací postřik z asf. emulze (0,3 kg/m <sup>2</sup> )	PS-E	
asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	70 mm
spojovací postřik z asf. emulze (1,0 kg/m <sup>2</sup> )	PS-E	
směs stmelená cementem	SC C <sub>8/10</sub>	180 mm
šterkodrt' tř. A fr. 0-63	ŠD <sub>A</sub>	min. 170 mm
celkem		min. 460 mm

Vozovka komunikace na mostě je navržena takto:

asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11	40 mm
spojovací postřik z asf. emulze (0,3 kg/m <sup>2</sup> )	PS-E	
asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11	50 mm
NAIP		5 mm
pečetící vrstva		
celkem		95 mm

### **Dosypání krajnic je navrženo z R-materiálu.**

Před mostem vpravo je navržena úprava sjezdu na odstavnou plochu. Pokud bude nutné provést lokální opravu živičného povrchu tohoto sjezdu, je navrženo provést opravu v rozsahu ohrubné vrstvy z asfaltového betonu pro ohrubné vrstvy ACO 11 v tl. 40 mm. V místě sjezdu za mostem je skladba vozovky součástí SO 501. Základní kvalitativní požadavky na materiály vozovek a těsnících zálivek jsou stanoveny v ČSN 73 6242 – „Navrhování a provádění vozovek na mostech pozemních komunikací“.

### **SO 501 – Přeložka plynu**

Projektová dokumentace řeší provedení přeložky stávajícího STL plynovodního řadu OC DN 80, který slouží jako páteří přívod zemního plynu pro obec Valy. V současné době je stávající ocelový plynovod veden v ochranné ocelové trubce zavěšené na stávající konstrukci mostu. Z důvodu modernizace tohoto mostu, která spočívá v jeho stržení a výstavby nové konstrukce je nutné před samotnou stavbou modernizace mostu provést přeložku STL plynovodu, a to uložení plynovodu mimo mostní konstrukci. Přeložka STL plynovodu bude provedena shýbkou pode dnem Kosového potoka, a to v místě kde je koryto potoka neupravené. Před zahájením stavby je nutné provést kácení dřevin 1x vrba obvod kmenu 92 cm a 2x olše obvod kmenu 11 a 13 cm. Investor podá žádost o povolení u místně příslušného obecního úřadu v souladu s vyhláškou 189/2013 Sb. ze dne 27. června 2013 o ochraně dřevin a povolování jejich kácení.

Předpokládaná doba realizace mostu a tedy i uzavírky je **3 měsíce**.

## **8. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY**

Trasa zasahuje do ochranného pásma silnice, STL plynovodu, kanalizace, telekomunikačního vedení a NN elektra nadzemního.

Ochranná pásma obecně:

- MK - 15 m od osy vozovky
- telekomunikační vedení nadzemní – dle správce
- elektro nadzemní vedení do 1 kV – dle správce
- vodovody a kanalizace do DN500 - 1,5 m od vnějšího povrchu potrubí
- STL plynovod v zastavěném území – 1 m na obě strany od půdorysu

## **9. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ**

Stavba je umístěna v intravilánu obce Valy v okrese Cheb. Jde o celkovou modernizaci stávajícího jednopolevého mostu na komunikaci III/211 4. Stávající komunikace dle zadání byla rozšířena v místě mostu na 6,5 m mezi obrubami říms. Modernizace mostu je z velké části realizována na stávajících pozemcích. V rámci stavby dochází ke kácení stromů pro přeložku STL plynovodu- SO 501. Plán organizace stavby je zpracován tak, aby bylo možné stavbu realizovat najednou v jedné etapě za úplného omezení provozu na komunikaci III/211 4. Vzhledem k rozsahu závad stávající mostní konstrukce a požadavku na rozšíření komunikace na mostě je nutné odstranit stávající mostní objekt včetně křídel mostu a zhotovit nový s normovanou zatížitelností. V rámci této akce je v nezbytném rozsahu upravena i komunikace z důvodu vyrovnání nivelety.

Je navržen nový trvalý šikmý rámový železobetonový mostní objekt šířky 8,20 m založený na mikropilotách s kotveným kamenným obkladem opěr a křídel. Kolmá světlost mostu je navržena 4,00 m a

šikmost mostu je  $62^\circ$ . Na začátku mostu na pravé straně je navrženo plošně založené mostní křídlo délky 2,285 m, které je součástí pravobřežní opěry. Za mostem na pravé straně je navrženo zavěšené mostní křídlo délky 2,65 m. Na levé straně za mostem je navrženo samostatně stojící křídlo ve tvaru úhlové zdi, plošně založené na hutněném polštáři ze štěrkodrti. Mostní křídla jsou obložena kotveným kamenným obkladem s vyspárováním. Nosná konstrukce je navržena železobetonová v min. tloušťky 450 mm v příčném levostranném sklonu 2,5 % a v podélném směru ve spádu 2,13 % k opěře O2. V rámci navržených výkopů pro zhotovení nového mostního objektu bude nutné odstranit části stávajících nábrežní zdí a následně po zhotovení mostu tyto zdi znovu zhotovit. Nábrežní zdi jsou navrženy s vyzdřeným lícem a rubem z betonu. Na mostě jsou navrženy železobetonové římsy šířky 750 mm s dodatečně kotveným zábradlím. Za římsami na pravé straně mostu je navrženo odláždění lomovým kamenem do betonu. Odláždění je také navrženo u samostatně stojícího křídla mostu na levé straně. Před tímto křídlem je navrženo odláždění kužele a za římsou křídla. V rámci odláždění je navržen skluz pro odvedení vody z komunikace. Vzhledem k výkopovým pracím u domu č.p. 16 bude nutné provést demontáž stávajícího oplocení a rozebrání zámkové dlažby vjezdu na pozemek. Po dokončení prací u domu č.p. 16 bude nově vyzděn sloupek oplocení, osazeny stávající dřevěné výplně oplocení a vjezdová vrata. Před vjezdem do vrat je navržen nový povrch ze zámkové dlažby se sníženou obrubou u komunikace. Dále je navržena oprava stávající šachty s ocelovou mříží a části zpevněného příkopu na levé straně komunikace u domu č.p. 16. Betonové potrubí DN 500 z této šachty bude nahrazeno novým potrubím. Rekonstrukce bude obnášet také práce na komunikaci, která se mírně šířkově upravila proti stávajícím stavu a to v místě mostu z důvodu požadovaného šířkového uspořádání na mostě. Vody z povrchu vozovky je nyní odváděna příčným spádem k levé straně mostu do příkopu, uliční vpusti před mostem a do skluzu za rovnoběžným křídlem na levé straně mostu. Vyústění vpusti je navrženo do koryta vodoteče skrz pravobřežní opěru mostu. Krajnice jsou dosypány R-materiálem vzniklým z frézování vozovky. Odláždění v korytě vodoteče je navrženo z lomového kamene do betonu s ukončujícími betonovými prahy a kamenným záhozem za těmito prahy.

Modernizace mostu si vyžádá trvalé zábery. Před zahájením prací musí být osazeno dočasné dopravní značení. Přístup na staveniště je možný po stávající komunikaci III/211 4.

## **10. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY**

Stavba nemá nároky na nové zdroje energií.

## **11. VLIV STAVBY A PROVOZU NA PK NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

Stavba nemá trvalý negativní vliv na životní prostředí, pouze během výstavby dojde k zatížení životního prostředí stavebními pracemi. Komunikace budou pravidelně v okolí staveniště čištěny, a to jak vlastní povrch komunikace, tak odvodňovací zařízení. Před výjezdem nákladní dopravy a těžké mechanizace bude provedeno očištění tak, aby nedocházelo ke znečištění místních a státních komunikací a ohrožení bezpečnosti silničního provozu. Bezprostředně po odfrézování krytu vozovky bude plocha očištěna vhodnou mechanizací (zametací stroj). Během výstavby bude komunikace zkrápěna dle aktuální potřeby z důvodů snížení prašnosti pracovního procesu.

Během výstavby bude zodpovědný pracovník dodavatele dbát na omezení množství vypouštěných výfukových plynů, zejména na vypínání motorů nákladních vozidel při čekání na nakládku / složení materiálu potřebných na staveništi.

Při stavbě vzniknou různé druhy odpadu, bude se jednat o stavební suti, zeminy nepoužitelné do násypů apod. S odpady bude naloženo dle ustanovení zákona č.185/2001 Sb. a platných souvisejících

vyhlášek. Výběr skládky je věcí zhotovitele. Likvidaci odpadů musí zhotovitel stavby doložit.

Při používání stavby budou vznikat odpady související s běžnou údržbou komunikace (posečená tráva, odpad z dřevin, apod.). Za původce odpadu je požadován správce komunikace, který zajistí jeho likvidaci nebo další využití.

Před započítáním prací na mostním objektu bude nutné provést kácení stromů v okolí mostu pro přeložku plynovodu SO 501. Je nutné provést kácení dřevin 1x vrba obvod kmenu 92 cm a 2x olše obvod kmenu 11 a 13 cm.

Při provádění stavby je třeba dodržovat vyhlášku Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu o bezpečnosti práce technických zařízení při stavebních pracích č. 324/90 Sb. Při provádění stavby je třeba dbát na řádné pažení při výkopech, opatrně provádět výkopy zejména v ochranných pásmech nadzemních a podzemních vedení (je nutno dbát pokynů příslušných správců). Dále je třeba řádně zabezpečit a označit pracovní místa. Zároveň musí být dodrženy příslušné bezpečnostní předpisy a normy pro práci na jednotlivých strojích a zařízeních vydané výrobcem.

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.

## **12. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI**

Návrh technického řešení stavby odpovídá příslušným předpisům a obecným požadavkům na bezpečnost.

## **13. BEZPEČNOSTNĚ POŽÁRNÍ ŘEŠENÍ STAVBY**

Stavba je umístěna v intravilánu obce Valy v okrese Cheb. Jde o celkovou modernizaci stávajícího jednopolevého mostu na komunikaci III/211 4. Stávající komunikace dle zadání byla rozšířena v místě mostu na 6,5 m mezi obrubami říms. Modernizace mostu je z velké části realizována na stávajících pozemcích. V rámci stavby dochází ke kácení stromů pro přeložku STL plynovodu- SO 501. Plán organizace stavby je zpracován tak, aby bylo možné stavbu realizovat najednou v jedné etapě za úplného omezení provozu na komunikaci III/211 4. Vzhledem k rozsahu závad stávající mostní konstrukce a požadavku na rozšíření komunikace na mostě je nutné odstranit stávající mostní objekt včetně křídel mostu a zhotovit nový s normovanou zatížitelností. V rámci této akce je v nezbytném rozsahu upravena i komunikace z důvodu vyrovnání nivelety.

Je navržen nový trvalý šikmý rámový železobetonový mostní objekt šířky 8,20 m založený na mikropilotách s kotveným kamenným obkladem opěr a křídel. Kolmá světlost mostu je navržena 4,00 m a šikmost mostu je 62°. Na začátku mostu na pravé straně je navrženo plošně založené mostní křídlo délky 2,285 m, které je součástí pravobřežní opěry. Za mostem na pravé straně je navrženo zavěšené mostní křídlo délky 2,65 m. Na levé straně za mostem je navrženo samostatně stojící křídlo ve tvaru úhlové zdi, plošně založené na hutněném polštáři ze štěrkodrti. Mostní křídla jsou obložena kotveným kamenným obkladem s vyspárováním. Nosná konstrukce je navržena železobetonová v min. tloušťky 450 mm v příčném levostranném sklonu 2,5 % a v podélném směru ve spádu 2,13 % k opěře O2. V rámci navržených výkopů pro zhotovení nového mostního objektu bude nutné odstranit části stávajících nábrežní zdi a následně po zhotovení mostu tyto zdi znovu zhotovit. Nábrežní zdi jsou navrženy s vyzděným lícem a rubem z betonu. Na mostě jsou navrženy železobetonové římsy šířky 750 mm s dodatečně kotveným zábradlím. Za římsami na pravé straně mostu je navrženo odláždění lomovým kamenem do betonu. Odláždění je také navrženo u samostatně stojícího křídla mostu na levé straně. Před tímto křídlem je navržené odláždění kužele a za římsou křídla. V rámci odláždění je navržen skluz pro odvedení vody

z komunikace. Vzhledem k výkopovým pracím u domu č.p. 16 bude nutné provést demontáž stávajícího oplocení a rozebrání zámkové dlažby vjezdu na pozemek. Po dokončení prací u domu č.p. 16 bude nově vyzděn sloupek oplocení, osazeny stávající dřevěné výplně oplocení a vjezdová vrata. Před vjezdem do vrat je navržen nový povrch ze zámkové dlažby se sníženou obrubou u komunikace. Dále je navržená oprava stávající šachty s ocelovou mříží a části zpevněného příkopu na levé straně komunikace u domu č.p. 16. Betonové potrubí DN 500 z této šachty bude nahrazeno novým potrubím. Rekonstrukce bude obnášet také práce na komunikaci, která se mírně šířkově upravila proti stávajícím stavu a to v místě mostu z důvodu požadovaného šířkového uspořádání na mostě. Vody z povrchu vozovky je nyní odváděna příčným spádem k levé straně mostu do příkopu, uliční vpusti před mostem a do skluzu za rovnoběžným křídlem na levé straně mostu. Vyústění vpusti je navrženo do koryta vodoteče skrz pravobřežní opěru mostu. Krajnice jsou dosypány R-materiálem vzniklým z frézování vozovky. Odláždění v korytě vodoteče je navrženo z lomového kamene do betonu s ukončujícími betonovými prahy a kamenným záhozem za těmito prahy.

V rámci stavby dochází ke kácení jednoho stromu olše pro přeložku plynovodu v rámci SO 501. Plán organizace stavby je zpracován tak, aby bylo možné stavbu realizovat najednou za úplné uzavírky komunikace. Objízdná trasa je navržena v SO 151 – Dopravně inženýrská opatření. Přístup na staveniště je možný po stávající komunikaci III/211 4. Před zahájením prací musí být osazeno dočasné dopravní značení. Modernizace mostu si vyžádá trvalé zábory.

**Vzhledem k charakteru stavby nejsou kladeny požadavky na požární bezpečnost. O případných objízdných trasách a úplných uzavírkách souvisejících s touto stavbou bude informováno Krajské operační a informační středisko (KOPIS).**

## **14. DALŠÍ POŽADAVKY**

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

Stavba splňuje obecné technické požadavky na výstavbu.

V Ústí nad Labem, 09/2015

Vypracoval: J. Zavadil, DiS.