

## B - SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

### 1. Popis území stavby

Stavba se nachází v extravilánu mezi obcemi Ostrov u Bezdržic a Konstantinovy Lázně na pomezí okresu Plzeň-sever a Tachov v místě stávajícího silničního mostu ev. č. 201-049 na pozemní komunikaci - silnici druhé třídy II/201. Předmětem přemostění je koryto Úterského potoka. Nejedná se o souvisle zastavěné území, v okolí stavby se nachází převážně travní a lesní porost a zastavěná lokalita Starý mlýn. Povaha stavby nevyžaduje významný zásah do okolního prostředí, nedojde k rozšiřování stávajícího silničního tělesa komunikace, pouze k nezbytným terénním úpravám v okolí opěr mostu a silničního propustku.

Stavba je v souladu s územním plánem obce Konstantinovy Lázně.

Dle českých geologických map a geologické se zájmové území stavby nachází v blovickém souvrství kralupsko-zbraslavské skupiny éry neoproterozoika. V tomto území se předpokládají převážně břidlice, droby (rytmické střídání, flyšový vývoj) slabě metamorfované (chloritová a biotitová zóna).

Základové podmínky jsou jasně stanoveny v inženýrsko-geologickém průzkumu, který je součástí dokladové části této projektové dokumentace.

Navrhovanou stavbou se nemění dosavadní využití území.

Stavba je součástí dopravní infrastruktury. Po dokončení se režim dopravy nezmění. Po dobu výstavby bude provoz převeden na náhradní objízdnu trasu.

Stavba se zasahuje do VKP – vodní tok. Stavba se dotýká PUPFL.

#### **Seznam dotčených pozemků podle katastru nemovitostí viz příloha této zprávy.**

Předmětem přemostění je Úterský potok (plocha povodí 333,4 m<sup>2</sup>), který je součástí povodí Vltavy. Území mostu se nachází v aktivní zóně záplavového území pro Q100 a v záplavovém území 100leté vody. V profilu o12M (dle „Záplavové území Úterského potoka“) v říčním km 16,1 v místě stávajícího mostu je stanovena hladina Q100 na výšce 431,5 m n.m. při průtoku 78,6 m<sup>3</sup>/s. Při současném stavu je rozdíl hladiny Q100 a mostovky -0,89 m – dochází k zatopení. Výstavbou nového mostního objektu dochází ke zlepšení průtokových poměrů (zvětšení mostního otvoru – navýšení dolní hrany nk v ose o cca 0,45 m a rozšíření mostního otvoru o cca 3 m kolmo), při stávající konfiguraci okolního terénu a polohy nivelety stávající komunikaci není možné zajistit nezatopení mostního otvoru při Q100.

Stavba nevyžaduje žádné trvalé přípojky inženýrských sítí - v rámci zařízení staveniště se předpokládá mobilní zásobování vodou a el. energií.

Stavba nevyžaduje žádné demolice mimo rekonstruovaný objekt samotný.

Stavba po dokončení nemá žádné nároky na spotřebu energií, dodatečné monitorování se nevyžaduje, nevznikají žádná nová ochranná ani jinak chráněná pásma.

### 2. Celkový popis stavby

#### **2.1 Celková koncepce řešení stavby**

Jedná se o novostavbu mostu. Most bude sloužit svému původnímu účelu – propojení obou břehů Úterského potoka pro převod komunikace II/201. Jedná se o trvalou stavbu s předpokládanou fyzickou i morální životností 100 let.

Požadavky dotčených orgánů pro dokumentaci ve stupni DÚR+DSP budou zpracovány po obdržení příslušných vyjádření a budou doloženy v příloze E. Dokladová část této projektové dokumentace.

Stavba zahrnuje výškovou úpravu komunikace v nezbytné délce přibližně 100 m pro vytvoření výškového zakružovacího oblouku. Povrch vozovky bude živičný.

Šířkové uspořádání mostu plně respektuje třídu převáděné komunikace – S7,5 s volnou šířkou na mostě 7,5 m (volná šířka je omezena vzdáleností zábradelních svodidel). Konstrukce mostu je volena jako integrovaná mostní konstrukce bez mostních závěrů a ložisek, založená na masivních betonových pilotách. Rámové stojky jsou navrženy v šířce 2,0 m, rámová příčel je navržena jako parabolická s výškou 0,85 m u rámových stojek a 0,45 m v polovině rozpětí. Délka přemostění je 15,0 m, délka nosné konstrukce 19,2 m. Celková šířka mostu 9,1 m.

Po dobu výstavby mostu bude umožněn přechod pěších přes provizorní chodník a lávku na povodní straně mostu. Lávka bude řešena jako pronajatá lehká ocelová konstrukce, bude uložena na betonových silničních panelech.

#### **2.2 Celková urbanistická a architektonická řešení**

Navržené řešení respektuje stávající stav, nevnáší do místa stavby nové motivy nebo hmoty.

### **2.3 Celkové technické řešení**

Jedná se o novostavbu mostu. Most bude sloužit svému původnímu účelu – propojení obou břehů Úterského potoka pro převod komunikace II/201. Jedná se o trvalou stavbu s předpokládanou fyzickou i morální životností 100 let.

Požadavky dotčených orgánů pro dokumentaci ve stupni DÚR+DSP budou zpracovány po obdržení příslušných vyjádření a budou doloženy v příloze E. Dokladová část této projektové dokumentace.

Stavba zahrnuje výškovou úpravu komunikace v nezbytné délce přibližně 100 m pro vytvoření výškového zakružovacího oblouku. Povrch vozovky bude živinový.

Šířkové uspořádání mostu plně respektuje třídu převáděné komunikace – S7,5 s volnou šířkou na mostě 7,5 m (volná šířka je omezena vzdáleností zábradelních svodidel). Konstrukce mostu je volena jako integrovaná mostní konstrukce bez mostních závěrů a ložisek, založená na masivních betonových pilotách. Rámové stojky jsou navrženy v šířce 2,0 m, rámová příčel je navržena jako parabolická s výškou 0,85 m u rámových stojek a 0,45 m v polovině rozpětí. Délka přemostění je 15,0 m, délka nosné konstrukce 19,2 m. Celková šířka mostu 9,1 m.

Po dobu výstavby mostu bude umožněn přechod pěších přes provizorní chodník a lávku na povodní straně mostu. Lávka bude řešena jako pronajatá lehká ocelová konstrukce, bude uložena na betonových silničních panelech.

### **2.4 Bezbariérové užívání stavby**

Stavba po dokončení bude splňovat obecné technické požadavky na bezbariérové užívání staveb dle Vyhlášky 398/2009 Sb. v platném znění.

a/ zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu  
Stavba není primárně určena pro pohyb osob.

b/ zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením  
Stavba není primárně určena pro pohyb osob.

c/ zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením  
Neřeší se.

d/ použití stavebních výrobků pro bezbariérové řešení  
Neřeší se.

### **2.5 Bezpečnost při užívání stavby**

Provoz na komunikaci se řídí dopravními předpisy a dopravním značením. Rozhledové poměry se nemění.

### **2.6 Základní charakteristika objektů**

#### **SO 001 – Demolice stávajícího mostu**

Demolice stávajícího mostního objektu je nezbytná pro výstavbu mostu nového. Po odfrézování vozovkových vrstev dojde k demolici stávajícího ocelového zábradlí, mostních betonových říms a spádové vrstvy na prefabrikovaných nosnících. Prefabrikované nosníky typu KA-61 budou následně demontovány – při tomto postupu se nepředpokládá pád sutin do koryta potoka a jeho znečištění. Dále budou rozebrány úložné prahy a dřívky opěr. U stávajícího mostu se předpokládá založení na základových betonových pasech, projektovaná poloha nových rámových stojek není polohově shodná s polohou stávajících opěr – lze ponechat část stávajících opěr.

#### **SO 101 – Úprava komunikace**

Úprava komunikace bude řešena včetně samostatného podobjektu SO 101a - propustek. V rámci tohoto stavebního objektu budou odfrézovány stávající vozovkové vrstvy, včetně vozovkových vrstev na mostě.

Stávající komunikace se provedena v podélném sklonu 1,5 %, klesá směrem k Potínu. V prostoru před mostem niveleta prudce klesá sklonem 8,0 % směrem k mostu bez zjevného údolnicového oblouku. Při rekonstrukci komunikace dojde k vytvoření zakružovacího údolnicového oblouku o poloměru  $R = 900$  m. Nedojde ke změně směrových poměrů komunikace.

Část výškové úpravy spočívá ve frézování stávajících obrusných vrstev vozovky, k výměně vozovkových vrstev dojde v místech před a za mostem. Je navržena živičná vozovka v této skladbě:

Skladba vozovkového souvrství na předmostích:

Asfaltový beton	ACO11+	tl. 40 mm
Spojovací postřik 0,25kg/m <sup>2</sup>		PSE
Asfaltový beton	ACL16	tl. 60 mm
Spojovací postřik 0,50kg/m <sup>2</sup>		PSE
Asfaltový beton	ACP16	tl. 50 mm
Infiltrační postřik z kationaktivní emulze	PI, EK	
Studená recyklace	Rmat	tl. 200 mm
Štěrkodrt' fr. 0/32	ŠD	tl. 200 mm
Separáčn. geotextilie		

**Celkem tloušťka vozovky: tl. 550 mm**

**SO 101a – Propustek**

Součástí stavby je i podobjekt propustku pod silnicí II/201 v „oddálené poloze“, cca 180 m za mostem ve směru staničení směrem na Potín – Konstantinovy lázně (km cca 112,66 sil. II/201). Tento propustek převádí vodu ze silničního příkopu podél silnice vpravo pod silnicí do bezejmenného (pravobřežního) přítoku Úterského potoka souběžně se silnicí vlevo. Stávající příkop je přehrazen sjezdem na lesní cestu a dochází k zaplavování komunikace a přilehlých nemovitostí v prostoru tzv. Starého mlýna, odkud srážková voda neregulovaně stéká (a působí škody na majetku) do Úterského potoka nad rekonstruovaným mostem. Převedením povrchových vod do vodoteče na opačné straně sinice, která protéká volným terénem (a nemůže zde působit významnější škody) a je zaústěna do Úterského potoka až pod rekonstruovaným mostem dojde k odlehčení území. Kapacita propustku je cca 0,4 m<sup>3</sup>/s.

Vzhledem k úplné uzavírce silnice II/201 během výstavby mostu, je nutno propustek vybudovat s časovým odstupem od výstavby mostu, tak aby byl zajištěn přístup k nemovitostem v prostoru lokality Starý mlýn.

**SO 201 – Most ev. č. 201-049**

Jedná se o novostavbu mostu. Šířkové uspořádání na mostě je dáno kategorií převáděné komunikace II/201–S 7,5 s volnou šířkou vymezenou vzdáleností mezi zábradelními svodidly 7,5 m. Šířkové uspořádání na mostě:

Zpevněná krajnice	0,50 m
Vodící proužek	0,25 m
Jízdní pruh	3,00 m
Jízdní pruh	3,00 m
Vodící proužek	0,25 m
Zpevněná krajnice	0,50 m
<b>Celkem:</b>	<b>7,50 m</b>

Nosná konstrukce mostu je volena jako integrovaná bez nutnosti použití mostních závěrů a ložisek. Založení rámových stojek v závislosti na inženýrsko-geologickém průzkumu a statickému působení integrované konstrukce bude na velkopřůměrových betonových pilotách. Rámové stojky budou tl. 2,0 m, výšky 2,2 m. Rámová příčel bude tvořena železobetonovou deskou s parabolickým náběhem, výška desky v místě rámových stojek je 0,85 m, v místě vrcholu oblouku 0,45 m. Nosná konstrukce bude betonována na skruži vhodné k betonování jednopoldových mostů.

Celková šířka nosné konstrukce je 8,6 m, délka 19,2 m, délka přemostění je 15,0 m. Délka mostu včetně rovnoběžných zavěšených mostních křídel je 23,58 m. Šířka mostu je 9,1 m. Mostní římsy budou provedeny v šířkách 0,8 m shodně a budou vybaveny zábradelními svodidly se svislou výplní.

Vozovka na mostě bude provedena jako živičná s celkovou tloušťkou 130 mm. Skladba vozovky na mostě:

Skladba vozovkového souvrství na mostě:

Asfaltový beton	ACO11+	tl. 40 mm
Spojovací postřik	PSE	
Asfaltový beton	ACO11	tl. 50 mm
Spojovací postřik	PSE	
Ochrana izolace	LA(ACO)	tl. 35 mm
Celoplošná izolace z modifikovaných NAIP		tl. 5 mm
Pečetící vrstva speciální epoxidovou pryskyřicí		
<b>Celkem tloušťka vozovky:</b>		<b>tl. 130 mm</b>

### SO 901 – Provizorní chodník

V průběhu stavebních prací bude umožněn přechod pěších mezi břehy koryta potoka pomocí provizorního chodníku (min. šířky 1,5 m) a lávky. Minimální světlá šířka na lávce bude 1,5 m, délka lávky 12,0 m, lávka bude uložena na betonových silničních panelech. Předpokládá se pronajmutí lehké ocelové konstrukce.

## 2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Stavba nezahrnuje žádná technická ani technologická zařízení.

## 2.8 Zásady požární bezpečnostního řešení

Nově navržené zpevněné plochy splňují požadavky ČSN 73 0802 Požární bezpečnost staveb – Nevýrobní objekty, čl. 12.2 – Přístupové komunikace. Únosnost nových vozovek pro vozidla způsobilá pro provoz na veřejně přístupných pozemních komunikacích je zajištěna (dle zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na PK a zákona č. 13/1997 Sb. o PK), návrh vozovek odpovídá ČSN 73 6114 Vozovky PK a TP 170 Navrhování vozovek PK.

Během vlastní výstavby bude zajištěn příjezd k sousedním nemovitostem.

Protipožární zabezpečení staveniště během stavby je plně v kompetenci zhotovitele stavby.

Stavba po dokončení neklade žádné zvláštní požadavky na protipožární zabezpečení.

## 2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Neřeší se. Stavba po dokončení nemá žádné požadavky na spotřebu energií.

## 2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí

Stavba po dokončení nemá z hlediska hygienického na okolí vliv.

## 2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Výstavbou nového objektu dojde ke zlepšení odtokových poměrů. Mostní otvor se zvětší.

Ochrana konstrukce proti bludným proudům se vzhledem k umístění stavby neřeší. Seismickou aktivitu lze v daném území (rozhraní okresu Tachov a Plzeň – sever) hodnotit dle mapy seismických oblastí (ČSN EN 1998-1) hodnotou 6° M.C.S. stupnice (zrychlení seismických vln  $a_g R = 0,08 - 0,10 g$ ).

Protikoroziní ochrana OK bude navržena dle TKP MD ČR v dalším stupni PD (RDS), včetně barevného provedení dle požadavků investora.

Ochrana proti působení chemických rozmrazovacích látek a srážkové vody bude navržena primární (vhodné třídy betonu) a sekundární (izolace, odvodnění).

### **3. Připojení na technickou infrastrukturu**

Stavba je součástí dopravní infrastruktury.

### **4. Dopravní řešení**

Komunikace se nachází v extravilánu na stávající pozemní komunikaci II/201. Nedojde ke změně směrových poměrů komunikace, pouze bude upraveno výškové napojení na most. Ve stávajícím stavu je most osazen 2x značkou B13 se zákazem vjezdu vozidel nad 16 t, doplňkovou značkou E5 umožňující vjezd jediného vozidla o hmotnosti nepřevyšující 38 t. Dále je zde tabule s evidenčním číslem mostu. Tyto budou odstraněny. Výstavbou nového mostu dojde ke zvýšení zatížitelnosti na normovou, nový mostní objekt bude osazen na obou stranách značkami s evidenčním číslem mostu a názvem vodoteče (IS 15a). Dále na mostě budou použity směrové sloupky bílé, jako nástavce na zábradelní svodidlo Z11ab a budou doplněny nástavci s modrými směrovými sloupky Z11ef. V místech sjezdu budou použity kulaté směrové sloupky Z11g.

Další značky vyskytující se v prostoru rekonstruované části (2 x IS 14, A2a s E4, A24 s E4) budou v průběhu stavby demontovány a po ukončení stavebních prací opět použity.

V celé délce rekonstruované úseku bude obnoveno vodorovné dopravní značení – vodící čára tl. 0,125 m nástřikem, střední dělicí čára nebude prováděna.

Most je součástí turistické trasy označené zelenými jednoduchými pěšími pásovémi značkami, které jsou umístěné na stávajícím svislém dopravním značení před a za mostem. Po demontáži tohoto DZ bude vyznačena turistická trasa přes provizorní chodník. Po dokončení stavby bude značení turistických tras obnoveno na novém dopravním značení, popřípadě na konstrukci zábradelních svodidel.

Stavba bude probíhat za plné uzavírky. Náhradní objízdná trasa bude vedena po silnicích II. a III. třídy přes Bezdružice a Úterý, bude vyznačena dočasným dopravním značením.

### **5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav**

Stavba si vyžádá nezbytně nutné terénní úpravy spojené s demolicí stávajícího mostu a vytvořením násypových kuželů nového mostu. Terénní úpravy nevyžadují zásah do vzrostlého lesního porostu. Všechny nezpevněné plochy dotčené stavbou a všechny rekultivované plochy budou po ukončení stavebních prací ohumusovány a osety vhodným travním semenem.

Výstavba SO 901 – Provizorní chodník si vyžádá kácení dřevin v k.ú. Ostrov u Bezdružic, p.č. 1291 – vodní plocha (1 ks olše lepkavá  $\phi$  0,32) a p.č. 1210 – lesní pozemek (1 ks olše lepkavá  $\phi$  0,26 a 1 ks topol osika  $\phi$  0,45).

### **6. Popis vlivu stavby na životní prostředí a jeho ochrana**

Stavbou dochází k zásahu do významného krajinného prvku (vodní tok). Stavba nevyžaduje posouzení vlivu na životní prostředí (EIA) dle zák. č. 100/2001 Sb.

### **7. Ochrana obyvatelstva**

Nejsou žádné požadavky.

### **8. Zásady organizace výstavby**

Přístup na staveniště je po stávajících komunikacích. Vzhledem k výskytu ohrožených živočišných a rostlinných druhů se musí stavba řídit doporučeními uvedenými v ichtyologickém a astakologickém průzkumu.

Mezi tato doporučení patří:

- při stavbě je třeba důsledně zamezit únikům nebezpečných látek do toku (PHM a provozní kapaliny, cementové výluhy,
- stavbu nutno realizovat tak, aby nedocházelo k dlouhodobějšímu zakalování toku,
- výše uvedená rizika budou eliminována dočasným zatrubněním části vodoteče v místě stavby a prováděním veškerých prací „na sucho“,
- bezprostředně před vysušením koryta nebo současně s jeho odvodňováním by bylo vhodné provést záchranný odlov a přenos jedinců mihule potoční, popř. ryb a dalších živočichů,

- opevnění dna v podmostí je třeba jej provést tak, aby nepředstavovalo následně migrační bariéru pro vodní živočichy (překrytí přirozeným substrátem, drsná dlažba, vytvoření hlubší kynety, absence stupňů).

Při splnění těchto předpokladů zhotovitelem stavby a jejich dodržování není krajským úřadem v Plzni, odborem životního prostředí požadována výjimka ze základních ochranných podmínek zjištěných zvláště chráněných druhů. Veřejná doprava bude po dobu výstavby vedena po náhradní trase. Podzemní inženýrské sítě se v obvodu stavby nevyskytují.

Dočasné deponie materiálu je nutné umístit mimo záplavové území.

Zařízení staveniště nevyžaduje stavební povolení, předpokládá se osazení mobilní buňky nebo kontejnerového skladu a suchého WC. Bude umístěno v prostoru stávající komunikace na pozemcích stavebníka. Zásobování vodou se předpokládá mobilní, připojení na el. energii pomocí elektrocentrály.

Bezpečnost práce a ochrana zdraví se řídí ustanoveními zákona 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a nařízením vlády 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích a její zajištění je plně v kompetenci zhotovitele stavby.

### 8.1 Technická zpráva

- Před zahájením prací bude provedeno označení staveniště na všech příjezdových komunikacích. Na pomocné tabuli u vjezdu na staveniště bude vyvěšen Stejnopis oznámení o zahájení prací – po celou dobu provádění stavby až do ukončení prací a předání stavby stavebníkovi k užívání. Dále zde bude staveniště označeno tabulkou Staveniště – zákaz vstupu nepovolaných fyzických osob a příkazové značky: používejte ochrannou přilbu, výstražnou vestu, pracovní obuv.
- Obvod staveniště kopíruje obvod stavby se zahrnutím prostoru pro zařízení staveniště a deponii sypaných materiálů.
- Prostor pro zařízení staveniště je v obvodu staveniště. Mezideponie materiálů budou zřízeny na vhodných pozemcích investora, materiál v obvodu staveniště nesmí být skladován v dosahu vodního toku.
- Sociální zařízení staveniště bude vzhledem k rozsahu prací budováno v blízkosti komunikace. Zhotovitel osadí mobilní chemické WC, pitná voda bude zajištěna nebo bude k dispozici balená voda. Pro zřízení zařízení staveniště – osazení stavební buňky se předjedná s investorem vhodné umístění – na pozemcích investora. (předpokládá se umístění kontejnerového skladu nebo mobilní buňky).
- Sklárky materiálu budou situovány na předaném prostoru staveniště dle postupu prací. Sypaný materiál bude navážán přímo do komunikace. Materiál na paletách bude skladován dle pokynů výrobce max. dvě palety na sobě v prostoru staveniště podle probíhající výstavby.
- Připojení na el. energii – v případě zřizování el. přípojky musí být hlavní vypínač elektrického zařízení snadno přístupný, označen a zabezpečen proti neoprávněné manipulaci. S jeho umístěním musí být seznámeny všechny fyzické osoby zdržující se na staveništi. Práce s el. nářadím budou napájeny z centrály.
- Dočasná elektrická zařízení na staveništi musí splňovat normové požadavky a musí být podrobována pravidelným kontrolám a revizím ve stanovených intervalech.
- Na staveništi musí být k dispozici odpovídajícím způsobem vybavená lékárna první pomoci, zařízení pro přivolání rychlé záchranné služby v případě úrazu, požáru nebo jiného stavu nouze.
- Při organizování stavby musí zhotovitel zajistit bezpečné skladování materiálů. Skladové plochy musí být zpevněné, odvodněné a urovnané. Ukládání se řídí druhem materiálu, vždy však musí být zajištěna jeho stabilita, bezpečný odběr a manipulace.
- Materiály, stroje, dopravní prostředky a břemena při dopravě a manipulaci na staveništi nesmí ohrozit bezpečnost a zdraví fyzických osob zdržujících se na staveništi, popřípadě v jeho bezprostřední blízkosti.
- Parkování vozidel pracovníků stavby bude na zpevněných plochách staveniště.
- Do prostoru staveniště je zákaz vjezdu osobními automobily.
- Osvětlení pracoviště nebude zřizováno, práce budou prováděny pouze za denního světla

Rámcový postup výstavby:

- osazení dočasného dopravního značení a označení staveniště včetně objektů zařízení staveniště,
- předání staveniště dodavateli a oznámení vlastníkům dotčených i sousedních parcel,



- včetně vlastníků přilehlých nemovitostí a provozovatelům podnikatelských činností o zahájení stavebních prací,
- výstavba pak bude probíhat dle zvyklostí zhotovitele s tím, že veškeré zabudované materiály budou splňovat požadavky norem ČSN, zákonů ČR, rezortního systému jakosti ministerstva dopravy ČR (Technické podmínky, Technické kvalitativní podmínky). Zhotovitel musí doložit dokumenty o shodě,
- uvedení staveniště do původního stavu a jeho předání.

## 8.2 Výkresy

Viz grafické přílohy projektové dokumentace.

## 8.3 Harmonogram výstavby

Celková doba výstavby se předpokládá 6 měsíců ve stavební sezóně po získání stavebního povolení (2021). Konkrétní harmonogram výstavby předloží zhotovitel stavby k odsouhlasení v rámci RDS investorovi.

## 8.4 Schéma stavebních postupů

Na stavbu nejsou kladeny žádné zvláštní požadavky, je proveditelná běžnými stavebně technologickými postupy a splňuje obecné požadavky na výstavbu. Konkrétní technologické postupy jsou variabilní dle možností zhotovitele a jeho subdodavatelů, musí splňovat požadavky TP a TKP MD ČR.

## 8.5 Bilance zemních hmot

Stavba nezahrnuje klasické zemní práce silničních staveb, tj. vytváření zemního silničního tělesa formou zářezů a násypů. Bude prováděno hlavně odstraňování stávajících zpevněných ploch a odkopy konstrukčních vozovkových vrstev a jejich náhrada jinými konstrukčními vrstvami z nakoupených materiálů. Pokud to parametry vytěženého materiálu umožní (na základě geotechnického posouzení po zahájení zemních prací), budou použity v místě stavby. Dále bude prováděno bourání stávajících konstrukcí.

Původcem odpadů je zhotovitel stavby.

Požadavky na spotřebu stavebních hmot je dán rozsahem stavby.

Odhad množství a navrhovaný způsobech využití nebo odstranění odpadů:

Kód odpadu	Kat. O/N	Název odpadu	Odhad množství (tuny)	Způsob využití nebo odstranění, popř. odběratel – oprávněná osoba
15 01 02	O	Papírové a lepenkové obaly	do 0,1 t	odvoz do sběrného dvora
15 01 02	O	Plastové obaly	do 0,1 t	odvoz do sběrného dvora
17 01 01	O	Beton	do 500 t	odvoz na řízenou skládku
17 01 07	O	Směsný stavební odpad	do 100 t	odvoz na řízenou skládku
17 03 02	O	Asfalt bez dehtu	160 t	recyklace (krajnice apod.)
17 04 05	O	Železo a ocel	do 1 t	odvoz do sběrného dvora
17 05 04	O	Zemina a kamení	do 700 t	recyklace (krajnice apod.)
20 03 01	O	Komunální odpad	do 0,1 t	odvoz do sběrného dvora

Likvidace a zpracování odpadů:

Vybourané materiály budou převezeny na řízenou skládku nebo budou odvezeny k recyklaci. Vytěžená zemina a nestmelené vozovkové vrstvy budou převezeny na skládku nebo znovupoužity k zásypům. Dočasné deponie musí být umístěny tak, aby nedocházelo k jejich

splavování srážkovou vodou a mimo záplavové území. Vybourané stmelené vozovkové vrstvy (živice, penetrační makadam) budou recyklovány nebo skládkovány v souladu Vyhláškou 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady (nesmí být ukládány v místě stavby). Vzhledem k tomu, že stmelené vozovkové vrstvy mohou obsahovat dehtovou složku, je nutno s nimi nakládat jako s nebezpečným odpadem ve smyslu příslušných právních norem.

#### **9. Celkové vodohospodářské řešení**

Neřeší se.

#### **10. Další požadavky**

Navržená stavba a jejich užívání nevyžadují speciální opatření pro zajištění bezpečnosti stavby při jejím užívání. Stabilita je prokázána statickým výpočtem. Konstrukce vozovek byly navrženy dle TP 170 a ČSN 73 6242. Stavba je proveditelná běžnými stavebně technologickými postupy a splňuje obecné požadavky na výstavbu. Bezpečnost práce a ochrana zdraví se řídí ustanoveními zákona 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a nařízením vlády 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích a její zajištění je plně v kompetenci zhotovitele stavby. Bezpečnost stavby po uvedení do provozu je zajištěna navrženým stavebně konstrukčním uspořádáním. Po ukončení stavebních činností musí být všechny dotčené stavby a pozemky uvedeny do původního stavu na náklady zhotovitele stavby.

Požadované kontrolní prohlídky:

- předání staveniště
- monitoring objízdne trasy před a po uzavírci
- přejímka základové spáry a pilot
- přejímka betonářské výztuže po jednotlivých sekcích před betonáží
- protokolárně kvalita betonu
- zemní plán a vozovkové vrstvy (únosnost) protokolárně
- přejímka mostních izolací
- prohlídka po dokončení stavby, kontrola pozemků

U všech prací bude kontrolováno a evidováno dodržování jakosti a certifikace materiálů a pracovních postupů, předepsaných v PD dle TP a TKP MD ČR, včetně rozsahu provádění, a tvar a poloha objektů a jejich částí. Bude vedena evidence nakládání s odpadovými materiály a veškeré odsouhlasené změny v součinnosti s projektantem budou zaznamenávány pro zapracování do projektové dokumentace skutečného provedení stavby. Přesný časový plán kontrolních prohlídek, včetně harmonogramu prací, předloží zhotovitel stavby před zahájením stavby k odsouhlasení investorovi. Kontrolní prohlídky se budou konat v intervalech podle harmonogramu prací a nutnosti. Prohlídek se zúčastní zhotovitel stavby a technický dozor investora, podle potřeby projektant (autorský dozor), geotechnický dozor, případně zástupce stavebního úřadu a správce vodního toku nebo dotčené inženýrské sítě.

Vypracoval Ing. Jiří Bednařík

Příloha: tabulka záborů