

# II/145, PŘESTAVBA MOSTŮ 145-006, 007, 008, DLOUHÁ VES

Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o., Koterovská 162, 326 00 Plzeň, tel.: 377 172 403, E-mail: posta@suspk.eu

Investor:



Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o.  
Koterovská 162  
326 00 Plzeň

Výškový systém:

Bpv

Souřadnicový systém:

S-JTSK

Číslo zakázky:	16 035 03	HIP:	Ing. Daniel ŠINDLER, Ph.D.	
			724007830, dsn@pontex.cz	
Schválil:	Ing. Petr SOUČEK	Zodp. projektant:	Ing. Martin ŠTÁFFEN	
			776500066, mst@pontex.cz	
Tech. kontrola:	Ing. Martin KUDRNÁČ	Vypracoval:	Ing. Martin ŠTÁFFEN	
	602256144, mku@pontex.cz		776500066, mst@pontex.cz	

Objednatel:	SÚS Plzeňského kraje, p.o.	Obec:	Dlouhá Ves, Sušice	Kraj:	Plzeňský
Akce:	II/145, PŘESTAVBA MOSTŮ 145-006, 007, 008, DLOUHÁ VES			Datum	Stupeň
Část:				06/2025	PDPS
Objekt:				Souprava	Č. přílohy
Příloha:	SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA				B

# SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

## Obsah

<b>B.1. Popis území stavby.....</b>	<b>2</b>
<b>B.2. Celkový popis stavby.....</b>	<b>7</b>
B.2.1 Celková koncepce řešení stavby .....	8
B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení .....	11
B.2.3 Celkové technické řešení .....	11
B.2.4 Bezbariérové užívání stavby .....	12
B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby.....	12
B.2.6 Základní charakteristika objektů.....	13
B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení .....	19
B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení.....	19
B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana .....	19
B.2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí.....	20
B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí.....	20
<b>B.3. Připojení na technickou infrastrukturu .....</b>	<b>21</b>
<b>B.4. Dopravní řešení .....</b>	<b>21</b>
<b>B.5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav .....</b>	<b>22</b>
<b>B.6. Popis vlivu stavby na životní prostředí a jeho ochrana .....</b>	<b>23</b>
<b>B.7. Ochrana obyvatelstva .....</b>	<b>26</b>
<b>B.8. Zásady organizace výstavby .....</b>	<b>26</b>
B.8.1 Technická zpráva.....	26
B.8.2 Výkresy.....	32
B.8.3 Harmonogram výstavby.....	32
B.8.4 Schéma stavebních postupů .....	32
B.8.5 Bilance zemních hmot.....	32
<b>B.9. Celkové vodohospodářské řešení .....</b>	<b>32</b>
<b>Přílohy.....</b>	<b>32</b>

Název stavby: **II/145, přestavba mostů 145-006, 007, 008, Dlouhá Ves**

Místo stavby

Kraj: Plzeňský  
Obec: Dlouhá Ves  
Katastrální území: Dlouhá Ves u Sušice [626538], Nuzerov [759732]

Stavebník: SÚS Plzeňského kraje, p.o.  
Koterovská 162, 326 00 Plzeň

Zpracovatel dokumentace: Pontex spol. s r.o.  
Na hřebenech II 1718/10, Nusle, 140 00 Praha 4

Stupeň PD: Dokumentace pro provedení stavby (PDPS)

## **B.1. Popis území stavby**

**a) Charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území**

Stavební pozemek nového mostu se nachází v extravilánu obce Dlouhá Ves v blízkosti stávajícího soumostí, proti proudu řeky. Okolí stavby je nezastavěno.

Stavba bude probíhat v hlubokém údolí řeky Otavy v blízkosti obce Dlouhá Ves. Po obou březích jsou vedeny silnice 2. třídy. Za těmito silnicemi se nacházejí lesní pozemky, terén se zde prudce zvedá.

Nový most se nachází v oblouku. Niveleta mostu je navržena tak, aby bylo zajištěno plynulé napojení stávající silnice II/145 na obou stranách řeky Otavy. Navrhovaná stavba pouze lehce upravuje směrové vedení silnice II/145, a tak navržené úpravy silnice nijak nezmění charakter území.

Staveniště předmětné stavby se bude nacházet v prostoru stávající silnice II/145 a jejího blízkého okolí.

**b) Údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci (vazby na regulační plány, územní plány, případně územně plánovací informace)**

Projektová dokumentace je zpracována v souladu s projektovou dokumentací pro územní řízení vypracovanou firmou PONTEx 01/2022 a splňuje požadavky stanovené v územním

rozhodnutí vydaným Městským úřadem Sušice ze dne 29.8.2022 zn: 632/22/VYS/Bla, č.j. 632/22/roz.

Umístění stavby se nachází z části mimo zastavěné území a zastavitelnou plochu a je v souladu se závaznou částí územně plánovací dokumentace – Územní plán Sušice vydaný Zastupitelstvem města Sušice dne 17.9.2014 pod číslem jednací 3896/14 a v souladu s Územním plánem Dlouhá Ves ze dne 15.7.2020.

Umístění stavby vyhovuje požadavkům stanovených vyhláškou č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, ve znění pozdějších předpisů.

### c) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

Dle inženýrskogeologického posouzení území (INGES, duben 2019) byly zjištěny následující geologické poměry.

Skalní podloží v zájmovém prostoru tvoří pararuly a migmatizované pararuly šumavského moldanubika krystalinika Českého masivu proterozoického až paleozoického stáří. Skalní podloží bylo zastiženo archivním vrtem V 2 [1] v hloubce od 4,2 m, vrtem V 3 [1] v hloubce od 1,5 m a vrtem V 4 [1] v hloubce od 2,0 m. Ve svrchní zóně o mocnosti do cca 2 m jsou pararuly navětralé a hlouběji zdravé až masivní. Ohlubně vrtů nebyly výškopisně zaměřeny.

Kvartérní pokryv tvoří v prostoru údolní nivy aluviální sedimenty (náplavy) charakteru hrubozrnných štěrků s balvany ruly (opracované kusy o průměru větším než 25 cm). Místy jsou štěrky překryty málo mocnou písčitou vrstvou.

Ve svazích při okraji údolní nivy je kvartérní pokryv tvořen deluviálními (svahovými) sedimenty) charakteru převážně hlinitokamenitých sutí. Kamenitá frakce je tvořena úlomky rul a migmatizovaných rul až o velikosti balvanů.

Hladina podzemní vody mělké kvartérní zvodně je vázaná na aluviální sedimenty s vysokou průlinovou propustností. Pro štěrky lze uvažovat s koeficientem propustnosti v řádu 10-3 m/s. Kolektor je spojený s horizontem povrchové vody a jedná se o tzv. pořiční vodu.

Z vrtu realizovaného v rámci posudku [3] byl odebrán vzorek podzemní vody pro stanovení agresivity na beton. Reakce vody je neutrální (pH=7,0), obsah síranů byl stanoven 8,8 mg/l a obsah agresivního oxidu uhličitého dosahoval až hodnot 23 mg/l.

Výše uvedené hodnoty odpovídají dle ČSN EN 206 Beton (Část 1 : Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda, tabulky 2 - Mezní hodnoty pro stupně chemického působení zeminy a podzemní vody) slabě agresivnímu prostředí (stupeň agresivity prostředí XA1), a to vzhledem ke koncentracím agresivního oxidu uhličitého.

### d) Výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geotechnický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, geotechnický průzkum materiálových nalezišť (zemníků), stavebně-historický průzkum apod., souhrnný

## přehled zjištěných skutečností s vyhodnocením jejich vlivu na řešení stavby, doporučení pro geotechnický a geodetický monitoring

### 1. Zaměření mostu

Polohopis v souřadném systému J-TSK a výškopis v systému BpV pro projektovou dokumentaci. GEOREAL s.r.o., 08/2019 a doměření GEOREAL s.r.o 05/2023.

### 2. Inženýrskogeologický průzkum

Kaplice, rekonstrukce mostu ev. č. 3-120. 2020-1-077. Inges s.r.o., červenec 2020.

Základní poznatky z provedené rešerše archivních vrtů jsou shrnuty v předchozím odstavci.

Nový most lze založit na mikropilotách nebo velkopřůměrových pilotách, vetknutých do skalního podloží.

### 3. Průzkum existence inženýrských sítí

Byl proveden průzkum existence inženýrských sítí a v dotčeném území se nachází inženýrské sítě jiných subjektů.

správce	druh vedení	poloha vedení	opatření
<b>podzemní vedení</b>			
Cetin a.s.	neprovozované sdělovací vedení	v krajnici komunikace 145 resp. 169	zrušení bez náhrady v rámci obvodu stavby, zakončení koncovkami
<b>nadzemní vedení</b>			
nevyskytuje se			

Zhotovitel je povinen v rámci přípravy stavby prověřit případný výskyt dalších inženýrských sítí v oblasti plánovaných vstupů na staveniště. Zhotovitel je povinen se seznámit s vyjádřením správců IS, která jsou nedílnou součástí projektu, a respektovat v nich uvedené podmínky. Všechny sítě je třeba na stavbě vytyčit. Pokud bude stavba provedena s větším časovým odstupem je nutno v rámci RDS provést aktualizaci vyjádření správců, jejichž platnost je časově omezena.

e) Ochrana území podle jiných právních předpisů – památková rezervace, památková zóna, zvláště chráněné území, poddolované území, ochranná pásma vodních zdrojů a ochranná pásma vodních děl a prvků životního prostředí – soustava chráněných území Natura 2000, záplavové území, stávající ochranná a

## bezpečnostní pásma apod. (rozsah dotčení, podmínky pro zásah, způsob ochrany nebo úprav, vliv na stavebně-technické řešení stavby)

Stavba se nachází na okraji Chráněné krajinné oblasti Šumava. Hranicí CHKO je stávající silnice II/145. Řečiště Otavy v místě nového mostu je tedy součástí CHKO, pozemky vně stávající silnice (zalesněné svahy, řečiště na povodní straně stávajícího soumostí) jsou již vně CHKO.

Na levém břehu Otavy navazuje na CHKO Přírodní park Kochánov.

### f) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území atd.

Stavba se nachází v záplavovém území řeky Otavy.

Dle mapových aplikací České geologické služby se most nenachází v prostoru postiženém důlní činností.

### g) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

Jedná se o úpravu stávající komunikace a mostů. Okolí mostu bude ovlivněno jen stavební činností. Stavba bude probíhat při dodržení všech hygienických norem pro omezení vlivu na své okolí.

Před zahájením stavby bude provedena pasportizace všech okolních staveb a pozemků. Zákres pozemků viz Záborový elaborát.

Vliv stavby na odtokové poměry území se nemění. V místě opěrné zdi jsou v římse navrženy odvodňovací chrliče. Na novém mostě jsou navrženy odvodňovače.

### h) Požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin

Stavba předpokládá demolici původních mostů a části původní komunikace. Jiné demolice se nepředpokládají.

V rámci stavby bude nutno provést kácení několika vzrostlých stromů a odstranění keřů. Toto bylo řešeno již v dokumentaci pro územní řízení. V rámci zpracování dokumentace pro stavební povolení nebyla zjištěna nutnost kácení dalších stromů.

### i) Požadavky na dočasné a trvalé zábery zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

V rámci stavby nedojde k dočasnému ani trvalému záboru pozemků ZPF.

Stavbou dojde k dočasnému i trvalému záboru pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL). V k.ú. Nuzerov dojde k trvalému záboru na pozemku p.č. 223 a k dočasnému záboru na pozemcích p.č. 223, 225/1 a 225/2. V k.ú. Dlouhá Ves u Sušice dojde k trvalému záboru na pozemku 455/4 a k dočasnému záboru na pozemcích p.č. 445/4 a 445/3.

Celkem dojde v obou katastrech k trvalému záboru PUPFL o ploše 1296 m<sup>2</sup> a k dočasnému záboru o celkové ploše 1625 m<sup>2</sup>. Přesné vyčíslení dle jednotlivých pozemků včetně grafické přílohy viz samostatná příloha E.3 Záborový elaborát.

#### j) Územně technické podmínky – zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě

Stavba leží na stávající komunikaci II/145, přes kterou bude v průběhu stavby obsluhována, a na kterou bude po dokončení opět napojena.

Po dobu výstavby budou pěší osoby, cyklisti i automobilová doprava využívat stávajících mostů. Pro napojení na stávající mosty bude zřízená provizorní úprava stávající komunikace. V místě stavby bude jejich pohyb usměrněn příslušnými dopravními značkami či zábranami (zajistí zhotovitel stavby – náklady rozpustí v jednotlivých položkách soupisu prací).

#### k) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Zahájení předmětné stavby je časově vázáno na souhlasy vlastníků dotčených pozemků s předmětnou stavbou a následné povolovací řízení. Předpokládá se provedení stavby ve stavební sezóně 2025.

Na stavbu je časově vázaná demolice původních mostů, která bude provedena po dokončení celého nového úseku komunikace II/145.

Investice podmiňující provedení navržené stavby nejsou známy.

#### l) Seznam pozemků dle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí

k.ú. Nuzerov [759732]

parcelní číslo	Druh pozemku	využití pozemku
223	lesní pozemek	
225/1	lesní pozemek	
225/2	lesní pozemek	
482	ostatní plocha	ostatní komunikace
483/1	ostatní plocha	ostatní komunikace
506/9	vodní plocha	koryto vodního toku přirozené nebo upravené

k.ú. Dlouhá Ves u Sušice [626538]

parcelní číslo	Druh pozemku	využití pozemku
455/1	ostatní plocha	neplodná půda
455/2	ostatní plocha	silnice

455/3	lesní pozemek	
455/4	lesní pozemek	
455/9	ostatní plocha	silnice
455/10	ostatní plocha	jiná plocha
455/11	ostatní plocha	silnice
455/12	ostatní plocha	jiná plocha
455/14	ostatní plocha	silnice
474/1	lesní pozemek	
797/1	vodní plocha	koryto vodního toku přírozené nebo upravené
799/1	vodní plocha	koryto vodního toku přírozené nebo upravené
808/3	ostatní plocha	silnice
808/40	ostatní plocha	jiná plocha

#### m) Seznam pozemků dle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Ochranné ani bezpečnostní pásmo se rekonstrukcí nezřizuje.

#### n) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Součástí stavby je i osazení geodetických značek.

V průběhu stavby bude sledováno sedání pilotového založení a deformace nosné konstrukce. Po dokončení stavby bude provedeno nulové měření.

#### o) Možnost napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Stavba je součástí veřejné dopravní infrastruktury – převádí komunikaci II/145.

Připojení staveniště na veškeré potřebné druhy energií a vodu si musí zajistit zhotovitel stavby. Předpokládá se využití mobilních zdrojů (elektrické energie, vody, atd.) a mobilních chemických WC.

### **B.2. Celkový popis stavby**

Předmětem projektu je úprava stávající komunikace II/145, která bude v místě přechodu přes řeku Otavu převedena do nové polohy. Součástí stavby je nový mostu přes řeku Otavu a navazující křižovatka. Součástí stavby není odstranění stávajících mostů přes řeku Otavu. Jejich odstranění je řešeno samostatnou stavbou. Součástí této stavby je pouze odstranění nezbytné části mostu ev.č. 145-006 přes odlehčovací rameno, které je potřeba pro zhotovení nového mostu.



### B.2.1 Celková koncepce řešení stavby

a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejich současném stavu, závěry stavebně-technického, případně stavebně-historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí; údaje o dotčené komunikaci

Jedná se o změnu dokončené stavby + novostavbu.

#### b) Účel užívání stavby

Jde o stavbu dopravní infrastruktury. Převádí komunikaci II/145 a chodník přes řeku Otavu.

#### c) Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o trvalou stavbu.

d) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem

Nebyla vydána žádná rozhodnutí o povolení výjimek.

e) Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

V projektové dokumentaci byly zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů. Většinou se jedná o podmínky pro zhotovitele stavby. Podmínky, které mají dopad do PD, jsou následovné:

- **MěÚ Sušice – Koordinované závazné stanovisko, Vodoprávní úřad** (krom jiného)

Výstavbou nového mostu může dojít ke změně odtokových poměrů, proto požadujeme doplnit projektovou dokumentaci o odborné posouzení vlivu na odtokové poměry. *Hydrotechnické posouzení odtokových poměrů bylo řešeno již v předchozím stupni PD. Pro přehlednost doplněno jako příloha F.5 projektu pro stavební povolení.*

- **MěÚ Sušice, OŽP, Závazné stanovisko podle §17** (krom jiného)

Bude provedeno opevnění koryta pod mostním objektem. *V místě výraznějších úprav bude provedeno opevnění kamennou rovinou – viz příloha D.1.2.1.01 – Technická zpráva, kapitola 4.1.7. Terénní úpravy.*

- **Policie ČR** (krom jiného)

Svislou dopravní značku B 20a na silnici č. II/145 ve směru od Kašperských Hor (výkres: Otava DSP-D-1-1-5-2a situace dopravního značení) navrhujeme neosazovat. *Svislá dopravní značka B20a, kterou DI Policie ČR požaduje odstranit, je navržena z důvodu rozhledových poměrů ve stykové křižovatce, kde odvěsna trojúhelníku směrem od Kašperský Hor, po kterou jsou zajištěny rozhledové poměry, vychází v délce 183m. Tato vzdálenost odpovídá nejvyšší dovolené rychlosti 70km/h. Pro zajištění nejvyšší dovolené rychlosti od Kašperských hor je navrženo osadit svislou dopravní značku B20 s nejvyšší dovolenou rychlostí 70 km/h. V případě neosazení této DZ nebudou zajištěny rozhledové poměry dle ČSN 73 6102 ed.2. Připomínce z výše uvedených důvodů nelze vyhovět. Připomínka byla po vydání stanoviska s DI Policie ČR telefonicky konzultována a vysvětlena a souhlasí s ponecháním navrženého řešení.*

- **Povodí Vltavy** (krom jiného)

Projektová dokumentace bude řešit též opevnění koryta pod mostním objektem a následnou demolici původních mostních objektů přes Otavu. *Opevnění koryta viz MěÚ Sušice, OŽP. Demolice původních mostů řeší samostatná PD.*

f) Celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby – návrhová rychlost, provozní staničení, šířkové uspořádání, intenzity dopravy, technologie a zařízení, nová ochranná pásma a chráněná území apod.

Jedná se o rekonstrukci mostu 253-010 na silnici II/253. Dle sčítání dopravy z roku 2020 je průměrná intenzita nákladních vozidel TNV 1 013 vozidel za den.

Původní konstrukce mostu bude odstraněna a vybudována nová.

Vzhledem k malému rozsahu úprav bude vozovka provedena ve stávajícím šířkovém uspořádání s pravostranným chodníkem navazujícím na stávající chodník před i za mostem.

Po dobu výstavby bude doprava vedena po objízdné trase.

### Současný stav stavby

V současné době jsou dva stávající mosty ve špatném stavebně technickém stavu. Na mostech byla provedena mostní prohlídka, která konstatovala závady na spodní stavbě ve stavebním stavu V.

Na mostě ev.č. 145-006 je v současné době dopravní omezení z důvodu zcela upadlé římsy a záchytného systému, které bylo dočasně zajištěno betonovým city bloc systémem.

g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů – kulturní památka apod.

Součástí stavby není žádný stavební objekt, v souvislosti s jehož výstavbou by musela být řešena ochrana stavby podle jiných právních předpisů (například zákon č. 20/1987 Sb., o státní

památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů).

**h) Základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.**

Jedná se o dopravní stavbu. V provozu stavba neprodukuje žádné odpady a nevyžaduje žádné energie.

### **Odpady v průběhu stavby**

Odpady budou vznikat především v rámci výstavby (nevhodná zemina, staré části konstrukce apod.). Součástí projektové dokumentace je plán nakládání s odpady. Plán řeší způsob nakládání s odpady vzniklými při výstavbě, jejich třídění podle druhu a způsob jejich dalšího možného využití.

Při výstavbě je nutné preferovat recyklaci a třídění odpadů, avšak za předpokladu minimalizace přímých (hluk, prach) i nepřímých (obslužná doprava) negativních vlivů spojených s touto činností. U výkopových materiálů je nutné doložit jejich nezávadnost (analytické rozborů) pro účely jejich dalšího využití.

Odpady vzniklé během stavby budou likvidovány v jejím průběhu a skončí před jejím předáním do provozu. Hospodaření s odpady na plochách zařízení staveniště bude v souladu s platnými bezpečnostními předpisy včetně manipulace s nebezpečnými látkami. Při provozování stavebních strojů je zapotřebí dbát na jejich technický stav pro snížení úkapů oleje a ostatních technologických kapalin. Dále bude odvážena přebytečná, resp. nevhodná zemina z výkopů.

### **Hospodaření s dešťovou vodou**

Způsob hospodaření s dešťovou vodou se nemění. Silnice je odvodněna příčným a podélným sklonem vozovky, a to do odvodňovacích prostupů na zdi, nebo odvodňovačů na mostě. Mimo mostu bude voda svedena přes nezpevněnou krajnici do příkopu a řeky Otavy.

**i) Základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby (zahájení stavby, dokončení stavby, uvádění do provozu), členění na etapy, předpokládaná doba realizace**

Nejprve bude provedena provizorní komunikace (SO 171), na kterou bude následně svedena doprava.

Následovat bude příprava staveniště pro výstavbu nové uhlové zdi a nového mostu (záporové pažení, zřízení pracovních plošin a sjezdů k nim).

Poté bude provedena výstavba nové uhlové zdi a nového mostu a úprava přilehlé části silnice II/145 a II/169.

Po dokončení těchto prací bude doprava převedena na nový úsek komunikace a bude upravena zbylá část komunikace.

Po kompletním dokončení nových částí bude provedena demolice původních mostů.

j) Základní požadavky na předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby (údaje o postupném předávání částí stavby do užívání, které budou samostatně uváděny do zkušebního provozu), zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby

Stavbu je možné uvést do předčasného užívání po splnění základních bezpečnostních opatření vyžadovaných příslušnými právními předpisy. Musí být dokončena zádržná zařízení (římsa s osazeným svodidlem a osazeno zábradlí na chodníku a zábradelní svodidlo na pravé římse).

#### k) Orientační náklady stavby

Náklady stavby vzejdou z výběrového řízení na zhotovitele.

### B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

#### a) Urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení

Směrové i výškové vedení silnice II/145 bude z části zachováno. V prostoru před stávajícím mostem 145-006 bude trasa odkloněna od původní trasy, a to pravotočivým směrovým obloukem přes řeku Otavu. Na pravém břehu bude napojena kolmo na stávající komunikaci.

#### b) Architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení

V rámci stavby je navržena běžná mostní konstrukce, která je vhodná do daného místa. Mostní konstrukce tak netvoří nijak významný architektonický prvek, působí spíše nerušivým dojmem. Mostní konstrukce bude provedena ze železobetonu. Tím je stanovena barva mostní konstrukce, barevné řešení příslušenství (zábradelní svodidlo, zábradlí) bude stanoveno investorem resp. správcem mostu v navazujících stupních dokumentace.

### B.2.3 Celkové technické řešení

a) Popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby návrhové zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části nebo nepřípustné přetvoření

Stavbou je řešena úprava části stávající komunikace II/145 a II/169 v celkové délce 486,7 m a výstavba nové uhlové zdi a nového mostu přes řeku Otavu.

Most je navržen jako železobetonová předpjatá deska o čtyřech polích. Most se nachází ve směrovém oblouku s rozšířením na konci mostu v místě křižovatky. Spodní stavbu tvoří dvě masivní opěry a tři pilíře. Dřík pilířů je navržen jako válec s ohledem na obtékání vody. Spodní stavba je založená na mikropilotách.

V rámci stavby budou stávající komunikace upraveny tak, aby šířkově odpovídaly komunikaci S 7,5. V rámci úprav je řešena i nová křižovatka na pravém břehu řeky Otavy. Dále budou upraveny dva sjezdy, jeden na každé straně vodního toku.

Po dokončení upraveného úseku komunikace budou původní mosty a přilehlý úsek komunikace zrušen. Mosty a vozovka se odbourají, původní násypy mezi mosty se zrekultivují.

#### **b) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody (podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima)**

Stavba při svém provozu nemá nároky na energetické zdroje.

#### **c) Celková spotřeba vody**

Stavba při svém provozu nemá nároky na spotřebu vody.

#### **d) Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem**

Odpady ze stavby budou vznikat na základě činností souvisejících s demolicí mostu a dále odpady z balení použitých stavebních materiálů. Podrobněji řeší samostatná příloha „Projekt odpadového hospodářství“.

#### **e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě**

Nejsou.

### **B.2.4 Bezbariérové užívání stavby**

Most se nachází mimo zastavěné území. Není předpoklad ani do budoucna, že v okolí mostu budou budovány chodníky. Bezbariérové užívání stavby zůstane ve stávajících intencích, tedy možnost bezbariérového pohybu na okrajích komunikace.

### **B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby**

Bezpečnost stavby je zajištěna splněním platných technických norem a požadavků daných vyhláškou o silničním provozu.

Provoz na silnici II/145 a II/169 a chodnicích je řešen silničním zákonem, zákonem o provozu na pozemních komunikacích a ostatními souvisejícími zákony. Účastníci silničního provozu

jsou povinni dodržovat pravidla silničního provozu stanovená zákonem 361/2000 Sb. ve znění zákona 411/2005 Sb., zákona 76/2006 Sb. a pozdějších předpisů.

## B.2.6 Základní charakteristika objektů

### a) Popis současného stavu

Po obou stranách řeky Otavy je vedena komunikace II/145, která je přes řeku spojena soustavou tří mostů. Na pravém břehu je pak napojená komunikace II/169.

V současné době jsou dva stávající mosty ve špatném stavebně technickém stavu. Na mostech byla provedena mostní prohlídka, která konstatovala závady na spodní stavbě ve stavebním stavu V.

Na mostě ev.č. 145-006 je v současné době dopravní omezení z důvodu zcela upadlé římsy a záchytného systému, které bylo dočasně zajištěno betonovým city bloc systémem.

### b) Popis navrženého řešení

Stavbou je řešena úprava části stávající komunikace II/145 a II/169 v celkové délce 486,7 m a výstavba nové uhlové zdi a nového mostu přes řeku Otavu.

Most je navržen jako železobetonová předpjatá deska o čtyřech polích. Most se nachází ve směrovém oblouku s rozšířením na konci mostu v místě křižovatky. Spodní stavbu tvoří dvě masivní opěry a tři pilíře. Dřík pilířů je navržen jako válec s ohledem na obtékání vody. Spodní stavba je založená na mikropilotách.

V rámci stavby budou stávající komunikace upraveny tak, aby šířkově odpovídaly komunikaci S 7,5. V rámci úprav je řešena i nová křižovatka na pravém břehu řeky Otavy. Dále budou upraveny dva sjezdy, jeden na každé straně vodního toku.

## B.2.6.1 Pozemní komunikace

### a) Výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby

Úpravy komunikace II/145 a II/169 jsou součástí SO 101. Úprava a přeložka lesní cesty je součástí SO 111. Součástí stavby bude také zřízení a odstranění provizorní komunikace, co řeší stavební objekt SO 171.

### b) Základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací

#### 1. SO 101 - Komunikace

Obsahem tohoto stavebního objektu je rekonstrukce stávajících komunikací č. II/145 a II/169, které umožní napojení na nově budovaný most přes řeku Otavu.

V rámci objektu je upraveno napojení na silnici II/145 na silnici II/169. Místo křižovatky je posunuto o 220 m ve směru provozního staničení. Křižovatka je řešena jako úroňová styková bez usměrnění dopravních proudů s rozšířením jízdního pruhu pro objíždění vozidel

odbočujících vlevo na hlavní komunikaci, přičemž vedlejším směrem je silnice II/145 od Hartmanic.

Napojení silnice II/145 je navrženo v šířkovém uspořádání silniční kategorie S7,5 s návrhovou rychlostí 50 km/h a se základním střechovitým příčným sklonem 2,5%, který se mění ve směrových obloucích a v napojeních na jednostranný sklon. S ohledem na to, že předmětem je navedení silnice do křižovatky, je směrové řešení navrženo na mezní rychlost. V rámci úpravy silnice je v úseku km 0,030 – 0,130 svah vpravo zabezpečen železobetonovou úhlovou opěrnou zdí s římsou v koruně komunikace, která je předmětem SO 202. V km 0,110 je navržen příčný propustek DN 600. V úseku km 0,135 – 0,224 je silnice vedena po mostě, který je předmětem SO 201.

V km 0,119 vlevo se napojuje účelová komunikace ve správě Lesy ČR, s.p., jejíž přeložka napojení je předmětem SO 111.

Vedení silnice II/169 je řešeno jako stavební úprava stávající silnice se změnou výškového a půdorysného řešení. Silnice II/169 je navržena v šířkovém uspořádání silniční kategorie S7,5 s návrhovou rychlostí 50 km/h, přičemž směrové vedení je řešeno podle ČSN 73 6101. Základní příčný sklon je střechovitý 2,5%, který se mění ve směrových obloucích a v napojení na jednostranný sklon. V km 0,329 vpravo se nachází napojení sjezdu k tábořišti, jehož úprava je součástí tohoto objektu. Silnice II/169 je rozšířena o přídatný pruh pro odbočení vlevo, plná šířka rozšíření pro přídatný pruh pro odbočení vlevo je navržena v úseku km 0,226774 – 0,321124. Rozšiřovací klíny jsou navrženy délky 111m. Rozšíření jízdního pruhu směr Sušice je navrženo na 5,5 m.

Vozovka mimo úsek zdi a mostu je lemována nezpevněnou krajnicí základní šířky 0,5 m. V místě návrhu svodidla je krajnice rozšířena na 1,50 m. Nezpevněná krajnice je navržena ve sklonu 8% od vozovky.

Výškové řešení vychází ze stávajících poměrů napojení komunikací na stávající stav silnic II/145 a II/169 a nutnosti odvodnění stavby. Niveleta přeložky silnice II/145 je navržena s ohledem na dodržení požadavků na mostní otvory z hlediska Q100, jenž je v úrovni 508,440 m.n.m.

Konstrukce vozovky je navržena jako modifikovaná katalogové konstrukce D1-N-2 s krytem z asfaltového betonu. V části stavební úpravy silnice II/169 bude provedena obnova krytu z asfaltového betonu o tloušťce min. 100 mm. Konstrukce sjezdu je navržena ze štěrkodrti v celkové tloušťce min. 300 mm

## *2. SO 111 – Napojení lesní cesty*

Předmětem stavebního objektu je přeložka účelové komunikace ve správě Lesy České republiky, s.p.

Vedení účelové komunikace je řešeno jako stavební úprava stávající silnice se změnou výškového a půdorysného řešení. Komunikace je navržena jako jednopruhá obousměrná v šířkovém uspořádání lesní cesty 1L 4,0 se základní šířkou jízdního pruhu 3,00 m s návrhovou rychlostí 20 km/h dle ČSN 73 6108 a nezpevněnou krajnicí vlevo i vpravo šířky 0,50 m se sklonem 8% od vozovky. S ohledem na to, že předmětem je napojení účelové komunikace na silnici II/145, je směrové řešení napojení navrženo dle ČSN 73 6102. Vozovka je od staničení



km 0,041314 rozšířena o 1,65m. Základní příčný sklon vozovky je jednostranný 3,0%, který se mění v napojeních na silnici II/145 a stávající stav.

V km 0,022 je z důvodu odvodnění komunikace navržen příčný trubní propustek DN 600.

Výškové řešení vychází ze stávajících poměrů napojení komunikace na stávající stav a z nově navrženého výškového řešení silnice II/145 a také z nutnosti odvodnění stavby.

Konstrukce vozovky je navržena ze štěrkodrti v celkové mocnosti min. 300 mm.

### *3. SO 171 – Provizorní komunikace*

Předmětem tohoto objektu je výstavba provizorní komunikace tak, aby bylo možné i v době výstavby napojení zachovat provoz na silnici II/145 v úseku stavby.

Provizorní komunikace bude sloužit jako náhrada silnice II/145 v době provádění napojení překládané silnice II/145 na stávající stav. Provizorní komunikace je navržena jednopruhová s tím, že se počítá, že úsek před začátkem úpravy bude v době provozování provizorní komunikace rovněž zúžen na jeden jízdní pruh. Komunikace je navržena se základní šířkou jízdního pruhu 3,00 m a s nezpevněnou krajnicí se štěrkodrti vlevo šířky 0,50 m a ve sklonu 8% od vozovky a vpravo s proměnnou šířkou z asfaltového recyklátu tak, aby plynule navazovala na stávající vozovku. Základní příčný sklon vozovky je navržen jako jednostranný 2,5%. Provizorní komunikace využívá prostor napojení stávající účelové komunikace na silnici II/145, napojení stávající účelové komunikace na silnici II/145 bude po dobu provozování provizorní komunikace uzavřeno.

Výškové vedení provizorní komunikace je navrženo tak, aby na začátku a na konci úseku plynule navazovalo na stávající vedení silnice II/145. Zároveň je výškové vedení navrženo tak, aby bylo zajištěno odvodnění povrchu komunikace.

Konstrukce vozovky provizorní komunikace je navržena jako katalogová D1-N-2, TDZ V, PIII.

### *4. SO 181 – Přejížděcí dopravní značení*

Předmětem tohoto objektu je přejížděcí dopravní značení pro organizaci dopravy během realizace stavby.

V průběhu výstavby nového mostu bude doprava v částech stávající silnice II/145 omezena uzavřením jízdních pruhů.

### *5. SO 191 – Trvalé dopravní značení*

Předmětem tohoto objektu je veškeré trvalé dopravní značení v rámci této stavby.

## **B.2.6.2 Mostní objekty a zdi**

### **a) Výčet objektů a zdí**

- SO 201 - Most přes Otavu



- SO 202 – Opěrná zeď směr Hartmanice

## b) Základní charakteristiky jednotlivých objektů, zejména základní údaje – rozpětí, délky, šířky, průjezdní a průchozí prostory

### 1. SO 201 - Most přes Otavu

Délka přemostění	85,986 m
Délka mostu	97,987 m
Počet polí	4
Rozpětí polí	18,9+24,75+24,75+18,9 m
Šířka mostu	12,3 m
Chodník	1,5 m (vlevo)

Založení mostu je navrženo jako hlubinné na mikropilotách, vetknutých do skalního podloží. Spodní stavbu tvoří dvě masivní železobetonové opěry s rovnoběžnými křídly. Základ pilířů je půdorysně obdélníkového tvaru. Dřík pilířů má tvar válce z důvodu lepšího obtékání vody při zvýšené hladině řeky Otavy.

Nosná konstrukce je navržena jako desková spojitá čtyřpolová konstrukce z předpjatého betonu. Pilíř P3 je vetknutý do nosné konstrukce. Pilíře P2 a P4 jsou spojeny s NK pomocí vrubového kloubu. Na opěrách je NK osazena na hrncová nebo kalotová ložiska. Tloušťka NK je 1,0 m, horní povrch je proveden ve spádu vozovky. Ve spodní části je proveden protispád.

Na mostě jsou navrženy železobetonové monolitické římsy. Vpravo je římsa šířky 800 mm, vlevo je šířky 2300 mm s chodníkem šířky 1500 mm. Do římsy je na pravé straně kotveno ocelové zábradelní svodidlo se stupněm zadržení H2. Do pravé římsy je kotveno ocelové mostní svodidlo se stupněm zadržení H2 a ocelové zábradlí se svislou výplní s výškou 1100 mm.

Osazení rezervních chrániček do římsy se nepředpokládá.

### 2. SO 202 – Opěrná zeď směr Hartmanice

Opěrná zeď zajišťuje pravý bok komunikace před novým mostem. Důvodem jejího budování je snaha o minimalizaci zásahu do řečiště Otavy v podobě násypu a zároveň ochrana násypu komunikace.

Jedná se o tížnou uhlovou opěrnou zeď založenou na mikropilotách vetknutých do skalního podloží. Spodní hrana základu je vodorovná, horní hrana sleduje zakřivení vozovky jak směrově tak výškově. V místě mostu zeď navazuje na křídlo mostu. Celková délka zdi je 95 m (měřeno v lici zdi).

Koruna zdi je opatřena železobetonovou monolitickou římsou šířky 800 mm. V římsě jsou navrženy odvodňovací prostupy místo uličních vpustí. Do římsy je kotveno ocelové zábradelní svodidlo se stupněm zadržení H2.

### B.2.6.3 Odvodnění pozemní komunikace

Odvodnění silnice je zajištěno systémem příčných a podélných sklonů. Na levém břehu řeky Otavy je v místě zdi voda odvedena pomocí odvodňovacích prostupů, v místě mostu pomocí mostních odvodňovačů. Druhá strana komunikace je odvodněná přes nezpevněnou krajnici do příkopu a pomocí dvou propustků do řeky Otavy. Na pravém břehu otavy je komunikace odvodněná přes nezpevněnou krajnici na svah nebo do příkopu.

### B.2.6.4 Tunely, podzemní stavby a galerie

Stavba neobsahuje.

### B.2.6.5 Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony

Stavba neobsahuje.

### B.2.6.6 Vybavení pozemní komunikace

#### a) Záchytná bezpečnostní zařízení

V místě opěrné zdi je osazeno ocelové zábradelní svodidlo se stupněm zadržení H2, které plynule přechází až na mostní objekt. Za mostem je pak napojeno na silniční svodidlo se stupněm zadržení H1 resp. N2. Na levé straně mostu bude osazeno ocelové mostní svodidlo se stupněm zadržení H2, které bude za mostem rovněž napojeno na silniční svodidlo se stupněm zadržení H1 resp. N2.

#### b) Dopravní značky, dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku

V rámci stavby bude odstraněna část svislého i vodorovného dopravního značení a bude nahrazena novým jak svislým, tak vodorovným dopravním značením. Jedná se o rozsáhlejší množství dopravních značek, které podrobně řeší samostatný objekt SO 190 – Trvalé dopravní značení.

#### c) Veřejné osvětlení

Stavba neobsahuje.

#### d) Ochrany proti vniku volně žijících živočichů na komunikace a umožnění jejich migrace přes komunikace

Stavba neobsahuje.

#### e) Opatření proti oslnění

Stavba neobsahuje.

## B.2.6.7 Objekty ostatních skupin objektů

### a) Výčet objektů

- SO 001 – Demolice mostu ev.č. 145-006
- SO 002 – Demolice mostu ev.č. 145-007
- SO 003 – Demolice mostu ev.č. 145-008

### b) Základní charakteristiky

#### 1. SO 001 – Demolice mostu ev.č. 145-006

Objekt řeší demolici stávajícího mostu a přilehlé komunikace včetně rekultivace okolí mostu po dokončení nového mostu.

#### 2. SO 002 – Demolice mostu ev.č. 145-007

Objekt řeší demolici stávajícího mostu a přilehlé komunikace, odstranění dřevěných roštů včetně úpravy dna řeky v místě mostu a rekultivaci okolí mostu.

#### 3. SO 003 – Demolice mostu ev.č. 145-008

Objekt řeší demolici stávajícího klenbového mostu včetně rekultivace okolí mostu.

### c) Související zařízení a vybavení

Nejsou.

### d) Technické řešení

#### 1. SO 001 – Demolice mostu ev.č. 145-006

Předpokládá se odstranění mostního svršku a demolice nosné konstrukce. Demolice středního pilíře bude provedena min. 0,4 m pod úroveň dna toku a následně proveden zásyp těžkým kamenným zásypem. Opěra OP1 a terén za opěrou bude odbourána do požadované úrovně. Terén bude rekultivován a proveden ve sklonu min. 5% směrem k vodnímu toku. Povrch odbourané opěry bude odlážděn lomovým kamenem. Opěra OP3 bude ponechána v linii navazujících kamenných zdí historického kanálu.

#### 2. SO 002 – Demolice mostu ev.č. 145-007

Předpokládá se odstranění mostního svršku, demolice nosné konstrukce a demolice středních pilířů. Opěra OP1 bude částečně odbourána tak, aby navazovala na sklon svahu 1:1,5. V patě svahu bude proveden těžký kamenný zához s využitím materiálu stávající opěry. Opěra OP9 bude ponechána, po odbourání úložného prahu bude horní povrch opěry odlážděn lomovým kamenem. Kamenná rovinanina za pilířem P6 bude částečně odebrána a upravena do stabilního tvaru.

Součástí demolice bude i úprava dna řeky v místě mostu. Provede se odstranění původních dřevěných roštů a úprava dna těžkým kamenným zásypem v rozsahu celého mostu. Přesná úprava dna bude upřesněna na místě za účasti zástupců ochrany přírody a Povodí Vltavy.

### 3. SO 003 – Demolice mostu ev.č. 145-008

Předpokládá se odstranění mostního svršku, demolice nosné konstrukce a opěr do úrovně terénu. Terén za opěrami bude upraven do sklonu 1:1,5. V prostoru mezi mosty 145-008 a 145-007 bude odstraněno zábradlí, římsy, vozovka a horní část zdí v návaznosti na navazující zdi podél vodotečí. Terén bude upraven v návaznosti na okolní terén (svah nad sousední stodolou, terén za zdí podél vodoteče...) a rekultivován.

#### e) Postup a technologie výstavby (demolice)

Uvedené objekty budou demolovány běžnými stavebními postupy. Vyžadují pouze koordinaci s výstavbou nového mostu a koordinaci při postupném bourání jednotlivých mostů.

### B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Most neobsahuje žádná technická ani technologická zařízení.

### B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

Požárně bezpečnostní řešení se rekonstrukcí nemění.

Podle vyhlášky 460/2021 Sb. se jedná o stavbu kategorie I druhé třídy využití.

Použité stavební konstrukce jsou nehořlavé. Jedná se o konstrukce vně objektu bez požadavku na požární odolnost.

S ohledem na charakter stavby nejsou navrženy zvláštní hasební látky. Materiály, které nelze hasit vodou, nejsou projektem stavby navrženy.

Most netvoří z hlediska průjezdního profilu ani zatížitelnosti překážku pro plynulý průjezd vozidel a techniky HZS, a to ani provizorní most po dobu rekonstrukce. V době stavby bude umožněn průjezd po provizorní komunikaci.

Stavba netvoří překážku, která by omezovala bezpečný únik osob při nehodě a následném požáru. Navrženou stavbou nejsou narušeny žádné stávající zásahové cesty, příjezdové komunikace nebo nástupní plochy. Pro bezpečnost při hašení není nutné stanovovat zvláštní opatření.

Navrženou stavbou, ani při výstavbě či po jejím dokončení, nebudou dotčeny žádné požární hydranty.

Předmětem tohoto posouzení nejsou objekty zařízení staveniště ani volných skládek, ke kterým bude, v případě jejich instalace, zpracováno samostatné požárně bezpečnostní řešení. Během realizace stavby je třeba dodržovat veškeré bezpečnostní předpisy.

Přístup na stavbu je zajištěn po stávajících komunikacích (silnice II/145 a II/169), po nichž je zajištěn průjezd pro veškerou dopravu. Stavba bude vybavena dopravním značením.

### B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

U objektu mostu není řešena.

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

Při provádění prací na staveništi je třeba dodržovat pravidla BOZP, včetně zákonných požadavků, ustanovení norem (ČSN), bezpečnostních a hygienických předpisů (hluk, vibrace, prašnost) platných v době provádění stavby.

### B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

#### a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Neřešeno.

#### b) Ochrana před bludnými proudy

Vzhledem k odlehlosti stavby od možných zdrojů bludných proudů, nebyl průzkum vlivu bludných proudů prováděn. Na mostě budou přijata standardní opatření proti bludným proudům dle TP 124 pro stupeň ochranných opatření č. 3.

#### c) Ochrana před technickou seismicitou

Most je navržen na dynamické působení dopravy. Jiná technická seismická se nepředpokládá.

#### d) Ochrana před hlukem

Objekt není zdrojem hluku pro okolí a převáděné chodníky není třeba před hlukem z okolí chránit.

#### e) Protipovodňová opatření

Nový most je navržen tak, že jeho spodní hrana nosné konstrukce je s dostatečnou rezervou nad stanovenou hladinou Q100. Demolici původních mostů se odtokové poměry zlepší.

Pro provádění stavby bude zpracován havarijní a povodňový plán (§ 39 a § 71 zákona č.254/2001 Sb.). Schválené plány budou v jednom vyhotovení před zahájením stavby předány na vodohospodářský dispečink správce toku. V plánech bude uveden zhotovitel stavby a termíny provádění.

Stavebník podstupuje riziko možných následků vyplývajících ze stavby v záplavovém území a je si plně vědom podmínek vodního zákona a odpovědnosti za způsobené škody při neplnění těchto povinností (§ 52 - povinnosti vlastníků staveb a zařízení v korytech vodního toku nebo sousedících s nimi, § 67 - omezení v záplavových územích, § 85- odpovědnost za způsobené škody při neplnění povinností). Správce toku nenese zodpovědnost za případné škody způsobené průchodem velkých vod při povodňových průtocích nebo chodem ledů.

#### f) Ochrana před sesuvy půdy

Objekt není ohrožen sesuvem půdy.

### g) Ochrana před vlivy poddolování

Nejedná se o poddolované území.

### h) Ostatní negativní vlivy

Další negativní vlivy nejsou známy.

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

Objekt nevyžaduje napojení na technickou infrastrukturu.

### a) Napojovací místa technické infrastruktury

Nový most a úpravy komunikací jsou součástí dopravní infrastruktury. Jejich připojení na jinou infrastrukturu není požadováno.

Přeložky stávajících inženýrských sítí a jejich napojení na technickou infrastrukturu stavba neobsahuje.

### b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Nemění se.

## **B.4. Dopravní řešení**

### a) Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace

Jedná se o novostavbu mostu a úpravu části přilehlých komunikací tak, aby komunikace odpovídala šířkovému uspořádání silniční kategorie S 7,5. Součástí úpravy komunikací je též požadované rozšíření jízdního pruhu pro zastavení odbočujícího vozidla při odbočení vlevo na pravobřežní komunikaci v místě křižovatky silnic II/145 a II/169.

### b) Napojení území na stávající infrastrukturu

Stavbou dojde pouze k drobné úpravě stávajících komunikací a napojení na infrastrukturu se tedy nemění.

### c) Doprava v klidu

V rámci rekonstrukce tohoto malého úseku komunikace není řešena, je zachováno stávající řešení.

#### d) Pěší a cyklistické stezky

Z hlediska pěší dopravy se most nachází mimo zastavěné území. Není předpoklad ani do budoucna, že v okolí mostu budou budovány chodníky. Přesto bylo dohodnuto, že na mostě bude jednostranný chodník proveden v šíři 1,5m jako plnohodnotný.

Samostatné cyklistické stezky v místě mostu navrhovány nejsou. Pohyb cyklistů bude však možný jako po běžné komunikaci. Stávající stav bude zlepšen rozšířením komunikace dle požadavků norem a bude tedy zajištěn bezpečnější průjezd cyklistů.

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

Rekonstrukce je navržena pouze v rozsahu stávající komunikace a těsně přilehlých ploch nezbytných pro provedení stavby.

#### a) Terénní úpravy

Řešení terénních úprav bude respektovat stávající stav a bude omezeno zejména na napojení nových konstrukcí na původní terén a úpravu stavbou dotčeného území do původního stavu. Jedná se zejména o úpravu násypu komunikace na prvním břehu řeky Otavy, dále úpravu terénu v místě upravených sjezdů a napojení nové opěrné zdi na původní terén.

Drobné terénní úpravy budou provedeny rovněž v rámci demolice původních mostů. Bude provedeno odbourání původních vozovkových vrstev a v místě opěry OP1 mostu 145-007 bude terén upraven ve sklonu 1:1,5. Rovněž v místě původního mostu 145-008 bude terén na obou stranách upraven ve sklonu 1:1,5 a napojen na okolní terén.

#### b) Použité vegetační prvky

Plochy dotčené stavebními pracemi budou ohumusovány a osety travním semenem. Plochy budou zatravněny luční směsí lokálního původu nebo budou ponechány samovolné sukcesi. **Standardní prodávané travní směsi nebudou použity.**

Dle požadavku OÚ Dlouhá Ves ze dne 21.1.2022, bude provedena náhradní výsadba v počtu 3 kusů stromů na p.p.č. 128/1 v k.ú. Dlouhá Ves u Sušice jako kompenzace za pokácení vzrostlých dřevin s následnou specifikací – ovocný strom vhodný pro konkrétní nadmořskou výšku, typem polokmenu a druhem dle individuální domluvy v době realizace.

#### c) Biotechnická, protierozní opatření

Svah podél opěrné zdi bude opatřen těžkým kamenným záhozem. Prostor kolem opěry OP1 bude ochráněn kamennou rovinou. Prostor říms na konci křídel bude opatřen zádlážbou.

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

### **a) Vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda**

V průběhu stavby budou dodržovány všechny hygienické předpisy a předpisy pro ochranu životního prostředí. Zhotovitel bude dodržovat zejména následující pravidla.

- Přesunované hmoty je nutno zkrápět a to nejen na vozidlech, ale i na vlastním staveništi. Všechna vozidla před jejich výjezdem na veřejné komunikace budou očištěna.
- Po celou dobu provádění stavby nebudou překračovány hygienické limity hluku a vibrací podle zákona č. 258/2000 Sb. a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Osoba, která používá nebo provozuje stroje a zařízení, které jsou zdrojem hluku a vibrací, je povinna technickými, organizačními a dalšími opatřeními v rozsahu stanoveném zákonem a prováděcím právním předpisem zajistit dodržování hygienických limitů hluku a přenosu vibrací na fyzické osoby.
- Je nutné věnovat zvýšenou pozornost technickému stavu dopravních a stavebních mechanismů z hlediska jejich ekologické nezávadnosti a v tomto směru realizovat jejich pravidelné kontroly. V prostoru stavby se nesmí skladovat pohonné hmoty a maziva. Nutnou manipulaci s nimi je třeba omezit na minimum. V případě úniku látek ropného původu je nutné neprodleně zahájit sanační práce a s kontaminovanou zemínou i vodou zacházet v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech a souvisejících právních předpisech v platném znění.
- Objekty zařízení staveniště je nutné vybavit tak, aby jejich provoz odpovídal platným předpisům v oblasti životního prostředí (nakládání s odpady, likvidace odpadních vod, apod.).
- Je zakázáno skladovat stavební materiál nebo pojíždět či parkovat stavební techniku mimo vyhrazené staveniště. Materiál nesmí být skladován na místech, kde by mohl být splaven do koryta toku.
- Sejmutá humózní vrstva bude dočasně uložena na mezideponii (plochy pro mezideponie nejsou součástí stavby, zajistí si je zhotovitel stavby). V závěru stavby bude humózní zemina zpětně použita pro ohumusování svahů upraveného zemního tělesa.

### **b) Vliv na přírodu a krajinu – ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.**

Terén dotčený stavbou bude urovnán, dodána 20 cm vrstva ornice a založen trávník. Při zakládání trávnicku budou dodrženy postupy dané normami Sadovnictví a krajinářství ČSN DIN 18 917 Zakládání trávníků a ČSN DIN 18 915 Práce s půdou.

Budou důsledně respektována ustanovení § 5 odst. 3 zákona — obecná ochrana rostlin a živočichů — zejména bude zabráněno zraňování a úhynu živočichů.

Dle požadavku OŽP MÚ v Sušici ze dne 24.1.2022 č.j. 3572/21/ZPR/Kra bude krom jiného den před započítáním demoličních nosných prvků mostů proveden záchranný odlov rybí obsádky za



přítomnosti odborně způsobilé osoby a její následný záchranný transfer do náhradní tekoucí vody podle jejích pokynů.

Dle požadavku SNP Šumava ze dne 28.2.2022 zn. NPS 01112/2022 budou krom jiného den před započítáním jakýchkoli stavebních a přípravných prací v korytě vodního toku odlovení a přenesení do nedotčených úseků řeky jedinci vranky obecné a mihule potoční (případně další druhy odlovených ryb), kteří by byli stavbou ohroženi. Odlov a transfer provede odborně způsobilá osoba, která disponuje výjimkou ze zákazu manipulovat se zvláště chráněnými druhy na území CHKO Šumava. Dále bude během celé stavby a demolice zajištěn biologický dozor odborně způsobilé osoby na staveništi, která zajistí minimalizaci negativních vlivů na předměty ochrany CHKO Šumava.

Při realizaci stavby je nutné zajistit ochranu stávajících dřevin před poškozením a ničením dle § 7 zákona o ochraně přírody. Dodržena budou ustanovení ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích, a Standard péče o přírodu a krajinu - řada A č. 01-002 Ochrana dřevin při stavební činnosti. Ochrana kořenového prostoru při hloubení stavebních výkopů bude zajištěna ve smyslu bodu 4.10. - výkopy v kořenové zóně (prostor pod korunou stromu) budou prováděny ve vzdálenosti minimálně 2,5 m od paty kmene, ručně.

Všechny stromy, které by mohly být ohroženy stavební činností, tedy ve vzdálenosti menší než 5 m od stavebních prací, budou před poškozením chráněny pevným oplocením s výškou alespoň 1,5 m, případně instalací ochrany kmenů a dle potřeby i korun stromů.

### c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Na celou akci byl zpracován elaborát „Předběžné zhodnocení možných vlivů na lokality soustavy Natura 2000“, který zpracovala RNDr. Zdenka Křenová, PhD, říjen 2021. Možné ovlivnění lokalit Natura 2000 hodnoceným záměrem lze shrnout následovně:

**Nejedná se o záměr s významně negativním vlivem.** Podle stupnice doporučené metodikou hodnocení významnosti vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti se jedná o vliv nanejvýš málo významný (**hodnota vlivu = -1**).

Hodnota - 1 (mírně negativní vliv; podle Chvojková et al. 2011) nevylučuje realizaci záměru. Mírně negativní vliv znamená mírný rušivý vliv na stanoviště či populaci druhu v EVL nebo PO; mírné narušení ekologických nároků stanoviště nebo druhu, okrajový zásah do biotopu nebo do přirozeného vývoje druhu. Je možné jej vyloučit navrženými zmírňujícími opatřeními.

### d) Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem

Závazné stanovisko posouzení vlivu záměru na životní prostředí nebylo podkladem.

e) V případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno

Záměr nespadá do režimu zákona o integrované prevenci.

f) Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

Žádná nová ochranná pásma v rámci stavby nejsou navrhována.

Stávající ochranná pásma jednotlivých vedení jsou definována v jednotlivých uvedených zákonech a v ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení.

### 1. Vodní zdroje

Ochranná pásma vodních zdrojů stanoví § 30 zákona č. 254/2001 Sb., Vodní zákon.

### 2. Silnice, dálnice a místní komunikace

Silničním ochranným pásmem se dle § 30 zákona č. 13/1997 Sb., zákona o pozemních komunikacích, rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti:

- a) 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice anebo od osy větve její křižovatky s jinou pozemní komunikací; pokud by takto určené pásmo nezahrnovalo celou plochu odpočívky, tvoří hranici pásma hranice silničního pozemku,
- b) 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu silnice I. třídy nebo místní komunikace I. třídy,
- c) 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

### 3. Elektronické komunikace

Ochranná pásma elektronických komunikací jsou stanovena podle § 102 zákona č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o elektronických komunikacích).

Parametry ochranného pásma podzemního komunikačního vedení je 1,0 m po stranách krajního vedení SEK. Parametry ochranného pásma nadzemního vedení, rozsah omezení a podmínky ochrany stanoví na návrh vlastníka tohoto vedení příslušný stavební úřad v tomto rozhodnutí.

### 4. Ochranná pásma při ochraně přírody a krajiny

Ochranná pásma při ochraně přírody a krajiny jsou určena zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v § 37, § 46.

Je-li třeba zabezpečit zvláště chráněná území, s výjimkou chráněné krajinné oblasti, před rušivými vlivy z okolí, může být pro ně vyhlášeno ochranné pásmo, ve kterém lze vymezit

činnosti a zásahy, které jsou vázány na předchozí souhlas orgánu ochrany přírody. Ochanné pásmo **vyhláší orgán, který zvláště chráněné území vyhlásil**, a to stejným způsobem. Pokud se ochanné pásmo národní přírodní rezervace, národní přírodní památky, přírodní rezervace nebo přírodní památky nevyhlásí, je jím území do vzdálenosti 50 m od hranic zvláště chráněného území. Ke stavební činnosti, terénním a vodohospodářským úpravám, k použití chemických prostředků a změnám kultury pozemku v ochanném pásmu je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody.

Je-li třeba památné stromy zabezpečit před škodlivými vlivy z okolí, vymezí pro ně orgán ochrany přírody, který je vyhlásil, ochanné pásmo, ve kterém lze stanovené činnosti a zásahy provádět jen s předchozím souhlasem orgánu ochrany přírody. Pokud tak neučiní, má každý strom základní ochanné pásmo ve tvaru **kruhu o poloměru desetinásobku průměru kmene** měřeného ve výši 130 cm nad zemí. V tomto pásmu není dovolena žádná pro památný strom škodlivá činnost, například výstavba, terénní úpravy, odvodňování, chemizace.

## **B.7. Ochrana obyvatelstva**

Uspořádání mostu je navrženo dle platných norem ČSN. Ochrana chodců na chodníku je zajištěna mostním svodidlem ze strany od silnice a ocelovým zábradlím se svislou výplní na vnější stranu mostu.

Místo stavby musí být po dobu výstavby dostatečně vhodným způsobem zabezpečeno a vybaveno ochanným zařízením, které bude chránit všechny účastníky silničního provozu proti možnému pádu nebo nárazu (zábrany, plot, svodidla apod.) dle čl. 4.5 TP 66.

Po dobu provádění stavby nesmí být ohrožen provoz na veřejných komunikacích přiléhajících k obvodu staveniště.

## **B.8. Zásady organizace výstavby**

### **B.8.1 Technická zpráva**

#### **a) Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění**

V průběhu rekonstrukce mostu bude nezbytné pro stavbu zajistit zejména elektrickou energii, vodu a stavební materiály.

Elektrická energie a voda bude zajištěna z mobilních zdrojů.

Stavební materiály je možné na stavbu dopravit po stávající komunikaci přímo na staveniště.

#### **b) Odvodnění staveniště**

Navržené výkopy v průběhu rekonstrukce jsou pouze drobného charakteru, předpokládá se však možnost jejich zaplavení podzemní či srážkovou vodou. V případě větších přítoků bude zřízena jímka a voda čerpána.

### c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Staveniště je přístupné po komunikaci II/145 a II/169 ze tří stran staveniště.

Napojení na technickou infrastrukturu není řešeno, bude zajištěno mobilními zdroji.

### d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Stavba bude mít vliv na okolí svým záborem pozemků pro zařízení staveniště a lokální provádění stavebních prací. Vše bude realizováno v obvodu komunikace.

Vliv hlukem bude omezen hygienickými předpisy.

### e) Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin

Místa, kde bude probíhat stavební činnost, budou oplocena.

V průběhu prací bude zajištěna ochrana dřevin v místě stavby (viz B.6.b)). Požadavek na kácení dřevin viz B.1.h).

### f) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Pro potřeby stavby dojde k trvalému záboru v celkovém rozsahu 1681 m<sup>2</sup>. Jena se o zábory v k.ú. Nuzerov a k.ú. Dlouhá Ves u Sušice. K trvalým záborům dochází z důvodu úpravy vedení stávající komunikace II/145 a z toho plynoucí výstavby nového mostu a opěrné zdi.

Bude zřízen dočasný zábor kolem staveniště z důvodu realizace nové komunikace, opěrné zdi a nového mostu, provádění prací, skladování materiálu a umístění staveniště. Dočasné zábory budou zřízeny na pozemcích České Republiky, Plzeňský kraj a soukromých vlastníků.

Rozsah dočasných záborů je uveden jako maximální a bude upraven dle technologických potřeb zhotovitele v době realizace.

Dotčené pozemky, jejich vlastníci a výměry jsou uvedeny v záborovém elaborátu.

### g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Nejsou, resp. po celou dobu stavby bude zachován stávající stav, tedy možnost průchodu po stávajících komunikacích.

### h) Maximální produkované množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace

S odpady vzniklými během stavby je nutno nakládat dle platných právních předpisů.

Podrobný odhad objemu odpadů je uveden v samostatné příloze.

Jediný nebezpečný odpad se předpokládá izolace původních mostů a případná izolace starých kabelů.

#### i) Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Viz B.8.5.

#### j) Ochrana životního prostředí při výstavbě

V průběhu stavby bude zamezeno únikům provozních kapalin. Materiál nesmí být skladován na místech, kde by mohl být splaven do koryta toku.

Zhotovitel zpracuje havarijní plán, který bude řešit případné úniky provozních kapalin, či jiných nebezpečných látek do vodního toku.

Podrobně jsou opatření specifikována v B.6.

#### k) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Při realizaci stavby musí být dodržovány veškeré zákonné a podzákonné právní a ostatní předpisy upravující bezpečnost a ochranu zdraví při práci a protipožární ochranu (BOZP a PO), aktuálně platné v době realizace práce.

V závislosti na rozsahu stavby, typu konstrukce a technologii musí investor stavby:

- určit koordinátora BOZP pro realizaci stavby,
- doručit oznámení o zahájení prací na Oblastní inspektorát práce a
- zajistit vypracování a případné aktualizace plánu BOZP.

Povinnosti zhotovitele stavby v oblasti BOZP a PO vůči investorovi a koordinátorovi BOZP stanovují příslušné předpisy. Mezi povinnosti patří především:

- předání informací o rizicích a zvýšeném požárním nebezpečí vznikajícím při zvolených technologických postupech,
- zajištění součinnosti při vyhodnocování možných rizik a
- uplatňování přijatých (organizačních, technologických apod.) opatření.

Před zahájením prací je nutné prověřit, zda pro konkrétní pracoviště nejsou nutná zvláštní bezpečnostní opatření, školení, případně zda není třeba zajistit další specifické podmínky (např. při práci v ochranném pásmu třetí strany).

O všech agendách a sjednaných podmínkách týkajících se BOZP a PO musí být vedena příslušná dokumentace.

Vybrané právní a ostatní předpisy:

- zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce,
- zákon č. 309/2006 Sb., zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci,
- zákon č. 133/1985 Sb., zákon o požární ochraně,
- nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích,
- nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky,

- nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci,
- nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu,
- nařízení vlády č. 375/2017 Sb., o vzhledu, umístění a provedení bezpečnostních značek a značení a zavedení signálů.

## I) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Nejsou žádné dotčené stavby.

## m) Zásady pro dopravní inženýrská opatření

Doprava bude v místě stavby omezená na jízdu jedním pruhem, a bude řízená kyvadlově pomocí světelné signalizace. Podrobně je řešeno v rámci SO 180. Jedná se pouze o návrh dopravních opatření, definitivní návrh předloží zhotovitel před zahájením stavebních prací. Návrh zohlední konkrétní pracovní postupy a technologii výstavby a bude odsouhlasen policií ČR v rámci DIR. Po celou dobu stavby bude umožněn průjezd pro složky IZS i ostatní dopravu.

Při uzavírce komunikací nebo jejich částí musí být v dostatečném předstihu tato informace oznámena Krajskému operačnímu a informačnímu středisku HZS Plzeňského kraje.

**n) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby – řešení dopravy během výstavby, například přepravní a přístupové trasy, zvláštní užívání pozemní komunikace, uzavírky, objížďky a výluky; opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.**

Všechny níže uvedené práce a rizika musí zhotovitel promítnout do položkových cen prací v nabídce.

### 1. Obecně

Při provádění prací je třeba si počínat tak, aby bylo co nejméně omezeno a rušeno užívání sousedních pozemků a staveb a aby nebyla způsobena škoda vlastníkům sousedních pozemků a staveb — zejména dbát, aby nedocházelo k neodůvodněnému omezení práv vlastníků sousedních pozemků a staveb, k ohrožení zdraví a života osob, k nadměrnému znečišťování okolí stavby, k poškození majetku a ničení zeleně a k nepořádku na staveništi.

Vzhledem k omezené zatížitelnosti stávajících mostů provede zhotovitel jejich zajištění, a to s ohledem na použitou technologii výstavby resp. zvolený způsob staveništní dopravy. Obecně lze použít lehčí stavební techniku (autodomíhávače s menším objemem bubnu), nebo zajistit konstrukci mostů pro pojezd těžší technikou. U mostu 145-006 se předpokládá podepření stávající konstrukce mostu po celou dobu stavby. U zbylých dvou mostů si náklady na zajištění mostů zohlední zhotovitel již v cenové nabídce, a to s ohledem na zvolenou technologii výstavby. Zároveň stavba zajistí pravidelné kontrolování stávajících mostů po celou dobu stavby, a to v podobě mimořádných prohlídek (předpoklad jednou za 2 měsíce) a vizuální kontrolu pověřenou osobou stavby (předpoklad jednou za týden). V případě zhoršení stavebního stavu některého z mostů se provede místní šetření a navrhnou se případná opatření pro zajištění stability konstrukce, případně častější mimořádné prohlídky mostů.

Po skončení prací je stavebník povinen uvést okolí stavby (sousední pozemek, nebo stavbu) do původního stavu a není-li to možné nebo hospodářsky únosné, poskytnout jejímu vlastníku náhradu podle obecných předpisů o náhradě škody (§141 odst. 2 stavebního zákona).

## 2. Demolice

Zahájení demoličních prací se musí uskutečnit jen na základě písemného příkazu odpovědného pracovníka dodavatele stavebních prací a po vybavení pracoviště pomocnými konstrukcemi, materiálem a pomůckami určenými v technologickém postupu prací. Demoliční práce mohou provádět pouze kvalifikovaní pracovníci pod stálým dozorem odpovědného pracovníka. Veškeré práce na demolici mostu musí probíhat tak, aby za žádných okolností nemohlo dojít k ohrožení zdraví pracovníků. Materiál z demolovaného objektu se musí odstraňovat tak, aby nedošlo k přetížení případných pomocných konstrukcí (vzhledem k typu konstrukce se použití pomocných konstrukcí pro demolice nepředpokládá) a skladovat tak, aby neomezoval průběh demolice. Bourání nesmí být zahájeno, popř. přerušeno, pokud není zajištěna stabilita bourané konstrukce. Tento požadavek platí i v případě nutného přerušování prací z důvodu náhlého zhoršení povětrnostních podmínek.

Nezbytným podkladem pro provedení demoličních prací je RDS a technologický postup bourání, které v sobě zahrnou všechny technologické postupy podle možností zhotovitele. Během demoličních prací je potřeba v návaznosti na zvolenou technologii osadit pomocné konstrukce pro zajištění stability mostní konstrukce. Není přípustný pohyb pracovníků pod konstrukcí během demolice.

## 3. Inženýrské sítě

V současné době se v krajnici komunikace na pravém břehu řeky Otavy nachází SEK ve správě CETIN a.s. Toto vedení je dle vyjádření spolčenosti již mimo provoz a je nahrazen v jiné trase. Proto leze toto vedení v rozsahu stavby zrušit a zakončit koncovkami na hranici stavby.

Před zahájením prací se musí zhotovitel seznámit s vyjádřeními správců inženýrských sítí. Pokud propadla jejich platnost, je třeba požádat o nové vyjádření. Zahájení prací je třeba oznámit správcům dotčených sítí.

Před zahájením prací je třeba všechny inženýrské sítě na stavbě vytyčit a oznámit správcům termín zahájení stavebních prací. Kontakty na odpovědné pracovníky a na zajištění vytyčení jsou zpravidla uvedeny ve vyjádření. Zhotovitel musí prokazatelně seznámit pracovníky s polohou inženýrských sítí, jejich ochranným pásmem a podmínkami pro práce v ochranném pásmu.

Zařízení staveniště, skladování materiálů, stavebních strojů apod. bude realizováno mimo ochranné pásmo. Použití těžkých strojů nad inženýrskými sítěmi musí být povoleno správcem. Zhotovitel nebude provádět činnosti, které by podstatně znesnadňovaly nebo znemožňovaly přístup k inženýrským sítím.

Při provádění stavební činnosti je zhotovitel povinen učinit taková opatření, aby nedošlo k poškození inženýrských sítí nebo ovlivnění jejich spolehlivosti a bezpečnosti. Výkopové práce budou v jejich blízkosti prováděny ručně. Odkryté inženýrské sítě budou zabezpečeny proti



poškození. Každé poškození je povinen zhotovitel nahlásit správci. Před provedením zásypu odhalených inženýrských sítí bude přizván správce k jejich převzetí.

Zjistí-li zhotovitel v průběhu provádění prací jakýkoli rozpor mezi údaji o inženýrských sítích v projektové dokumentaci a skutečností, musí neprodleně informovat projektanta a správce vedení. Před udělením souhlasu je třeba zastavit práce.

#### 4. Řeka Otava

Pro výstavbu mostu je nutno vybudovat pracovní plošiny v korytě řeky v místě pilíře P3 a P4. Plošina u pilíře P3 bude přístupná z komunikace na levém břehu řeky, plošina u pilíře P4 bude přístupná z komunikace na pravém břehu řeky. Hlavní koryto řeky tak bude omezeno na průtok šířky min. 15 m. Plošiny budou rovněž využity pro výstavbu nosné konstrukce. Po dokončení NK budou plošiny odtěženy a koryto upraveno do původního stavu.

#### o) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Zařízení staveniště může být umístěno na uzavřené části komunikace před nebo za mostem, je možné využít i část zpevněné plochy na pravém břehu řeky. Zhotovitel si může zvolit jinou polohu zařízení staveniště dle svých zvyklostí a možností. Bude-li jím zvolená poloha zařízení staveniště jiná než v povolené dokumentaci, je zhotovitel stavby povinen v rámci přípravy si pro toto zařízení staveniště sám zajistit všechna potřebná povolení. Je však vhodné zvolit polohu zařízení staveniště tak, aby při průtoku velké vody nedocházelo k jeho zaplavení.

#### p) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

1. Příprava staveniště
2. Přechodné dopravní značení SO 180
3. Zřízení provizorní komunikace SO 171
4. Převedení dopravy na provizorní komunikaci
5. Zřízení záporového pažení a pracovních plošin včetně jejich zpřístupnění
6. Výkopy
7. Výstavba nového mostu a opěrné zdi SO 201 a SO 202
8. Zásypy a přechodová oblast mostu SO 201 a SO 202
9. Odstranění pracovních plošin včetně příjezdů
10. Úprava pravé části komunikace na pravém břehu včetně napojení na nový most a úpravy sjezdu SO 101
11. Dokončení mostu a opěrné zdi včetně příslušné části komunikace a trvalého dopravního značení SO 101, SO 190, SO 201 a SO 202
12. Změna přechodného dopravního značení SO 180
13. Úprava levé části komunikace na pravém břehu SO 101
14. Změna přechodného dopravního značení a převedení dopravy na nově upravenou komunikaci a nový most SO 180
15. Demolice původních mostů a rekultivace jejich okolí.
16. Odstranění provizorní komunikace SO 171
17. Úprava levé části komunikace na levém břehu SO 101



18. Napojení lesní cesty a dokončovací práce včetně úpravy původní křižovatky SO 111 a SO 101

19. Trvalé dopravní značení SO 190

#### q) Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

Nejsou související stavby.

### B.8.2 Výkresy

Jednotlivé situace jsou zakresleny v části C Situační výkresy, výkres POV viz příloha B.1.

### B.8.3 Harmonogram výstavby

Harmonogram vychází z předpokladu zhotovení jednotlivých stavebních objektů v ideálním pořadí uvedeném výše a veškeré činnosti v těsné návaznosti.

Celková doba výstavby se předpokládá cca 44 týdnů.

Předpokládaný harmonogram výstavby je uveden v příloze.

### B.8.4 Schéma stavebních postupů

Schéma jednotlivých stavebních postupů je uvedeno v rámci jednotlivých objektů. Koordinace stavebních prací je zřejmá z harmonogramu.

### B.8.5 Bilance zemních hmot

V rámci stavby se počítá s výkopy pro výstavbu nového mostu a uhlové zdi. Zасыпání výkopů za rubem se předpokládá novými materiály v rámci přechodové oblasti mostu (dtto za rubem uhlové zdi), na zasypy podél křídel nakupovanou zeminou vhodnou a ornici. Z hlediska bilance zemních hmot se svým rozsahem jedná o malou stavbu.

Ornice bude deponována odděleně a při zásypech použita na vrchní překrytí a osetí.

## B.9. Celkové vodohospodářské řešení

Vodohospodářské řešení bude zachováno.

### Přílohy

1. Harmonogram výstavby

## Příloha 1 - Harmonogram výstavby

Doba v týdnech		40 týdnů																																											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44
Etapa 1	Příprava staveniště																																												
	SO180 DIO																																												
	SO171 provizorní komunikace																																												
Etapa 2a	SO180 DIO																																												
	SO201 prac. plošiny + příjezdy (F1)																																												
	SO201 výkopy včetně pažení (F2)																																												
	SO201 mikropiloty (F2)																																												
	SO201 spodní stavba (F3)																																												
	SO201 nosná konstrukce (F4)																																												
	SO201 nosná konstrukce (F5)																																												
	SO201 izolace, římsy, MZ (F6)																																												
	SO202 pažení a výkopy																																												
	SO202 mikropiloty																																												
	SO202 uhlová zeď																																												
	SO202 zásypy a příslušenství																																												
Etapa 2b	SO101 1/2 propustku																																												
	SO101 komunikace u opěrné zdi																																												
Etapa 3	SO101 pravý břeh - pravá strana																																												
	SO180 DIO																																												
	SO101 pravý břeh - levá strana																																												
Etapa 4	SO201 příslušenství (F6)																																												
	SO180 DIO																																												
	SO001																																												
	SO002																																												
	SO003																																												
	SO171 odstranění provizorní kom.																																												
	SO101 2/2 propustek																																												
	SO101 levá strana u opěrné zdi																																												
	SO101 úprava původní křižovatky																																												
Etapa 4	SO111 lesní cest																																												
	SO190 trvalé dopravní značení																																												
Dokončovací práce																																													
Omezení dopravy																																													
Omezení komunikace	levý břeh - kyvadlový provoz																																												
	pravý břeh - kyvadlový provoz																																												

### Poznámky:

Zde uvedený harmonogram je pouze návrh projektanta. Podrobný harmonogram vypracuje vybraný zhotovitel stavby. Harmonogram je třeba úzce koordinovat s navazujícími stavbami v době skutečné realizace stavby

Čísla uvedená v závorce u SO201 odpovídají fázem výstavby mostu dle výkresové dokumentace mostu.