

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:	D DOKUMENTACE OBJEKTŮ			06/2025	PDPS
Objekt:	SO 001,2,3 – DEMOLICE STÁVAJÍCÍCH MOSTŮ			Souprava	Č. přílohy
Příloha:	TECHNICKÁ ZPRÁVA				D.1.0.1.
					01

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Obsah

1. Identifikační údaje mostu	2
2. Základní údaje o mostu.....	2
a) Most ev.č. 145-006	2
b) Most ev.č. 145-007	3
c) Most ev.č. 145-008	3
3. Zdůvodnění stavby mostu a jeho umístění.....	4
a) Návaznost PD na předchozí dokumentaci, účel mostu a požadavky na jeho řešení.....	4
b) Charakter přemostované překážky	4
c) Územní podmínky	4
d) Geotechnické podmínky	5
4. Technické řešení.....	5
a) Popis konstrukce mostu 145-006	6
b) Popis konstrukce mostu 145-007	7
c) Popis konstrukce mostu 145-008.....	9
5. Demolice mostů	11
a) Postup a technologie demolice mostu	12
b) Specifické požadavky pro předpokládanou technologii výstavby	12
c) Související objekty stavby	13
d) Vztah k území.....	13
6. Přehled provedených výpočtů a konstatování rozhodujících dimenzí a průřezů	15
7. Řešení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace	15
8. Technické specifikace díla	15
9. Další stupně dokumentace.....	16

1. Identifikační údaje mostu

- | | |
|------------------------------------|---|
| a) stavba | II/145, přestavba mostů 145-006, 007, 008, Dlouhá Ves |
| objekt číslo | SO 001, SO 002 a SO 003 |
| b) název mostu | Most před obcí Dlouhá Ves |
| c) evidenční číslo mostu | 145-006, 145-007, 145-008 |
| d) katastrální území | Dlouhá Ves u Sušice [626538], Nuzerov [759732] |
| obec | Dlouhá Ves |
| kraj | Plzeňský |
| e) budoucí vlastník | SÚS Plzeňského kraje, p.o. |
| | Koterovská 162, 326 00 Plzeň |
| budoucí správce | dtto |
| f) pozemní komunikace | II/145 |
| g) bod křížení | řeka Otava |
| h) staničení | liniové |
| - 145-006 | km 10,449 |
| - 145-007 | km 10,548 |
| - 145-008 | km 10,688 |
| i) staničení přemostované překážky | není známo |
| j) úhel křížení | |
| - 145-006 | 28,89 gr |
| - 145-007 | 62,22 gr |
| - 145-008 | 62,22 gr |
| k) volná výška pod mostem | |
| - 145-006 | 2,5 m |
| - 145-007 | 3,8 m |
| - 145-008 | 4,0 m |

2. Základní údaje o mostu

a) Most ev.č. 145-006

- | | |
|---------------------------|---|
| a) charakteristika mostu | Trvalý silniční most o dvou polích, jednopodlažní, nepohyblivý s neomezenou výškou. Směrově je most v přímé. Spodní stavbu tvoří masivní železobetonové stojiny. Nosnou konstrukci tvoří spojitá monolitická deska. Římsa na pravé straně již odpadla, na levé straně ve špatném stavu. Na levé římse je osazeno ocelové svodidlo, po obou stranách doplněno provizorní betonové svodidlo. Kryt vozovky je živičný. |
| b) délka přemostění | 18,35 m |
| c) délka mostu | 20,55 m |
| d) délka nosné konstrukce | 19,85 m |

e) rozpětí jednotlivých polí	8,1+8,1 m (kolmo 3,7+3,7 m)
f) šikmost mostu	28,89 gr
g) volná šířka mostu	6,70 m (zúženo bet. svodidly na cca 4,6 m)
h) šířka průchozího prostoru	-
i) šířka mostu	6,90 m
j) výška mostu nad terénem	3,8 m
k) stavební výška	1,06 m
l) plocha nosné konstrukce	6,9x19,85=136,97 m ²
m) zatížitelnost mostu	Vn = 6 t Vr = 12 t

b) Most ev.č. 145-007

a) charakteristika mostu	Trvalý silniční most o osmi polích, jednopodlažní, nepohyblivý s neomezenou výškou. Směrově je most v přímé. Spodní stavbu tvoří masivní stojiny z kamenného kvádrového zdiva. Nosnou konstrukci tvoří soustava prostých polí ze spřažené ocelobetonové konstrukce. Římsy po obou stranách. Do říms kotveno ocelové zábradlí se svislou výplní. Kryt vozovky je živičný.
b) délka přemostění	108,80 m
c) délka mostu	115,49 m
d) délka nosné konstrukce	110,30 m
e) rozpětí jednotlivých polí	10,61+10,61+10,33+10,3+10,34+10,16+10,37+10,56 m (světlost otvorů)
f) šikmost mostu	62,22 gr
g) volná šířka mostu	6,50 m
h) šířka průchozího prostoru	0,73 m
i) šířka mostu	7,20 m
j) výška mostu nad terénem	4,85 m
k) stavební výška	0,97 m
l) plocha nosné konstrukce	7x110,3=772,1 m ²
m) zatížitelnost mostu	Vn = 12 t Vr = 18 t

c) Most ev.č. 145-008

a) charakteristika mostu	Trvalý silniční most o jednom poli, jednopodlažní, nepohyblivý s neomezenou výškou. Směrově je most v oblouku s rozšířením do křižovatky na obou stranách. Spodní stavbu tvoří masivní krajní opěry z kamenného řádkového zdiva. Rozšířená část opěry 2 po pravé straně je monolitická železobetonová. Nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba z LK tl. 0,5 m rozšířená žlb. prostou deskou.
--------------------------	---

	Římsy po obou stranách. Do říms kotveno ocelové zábradlí se svislou výplní. Kryt vozovky je živičný.
b) délka přemostění	7,15 m
c) délka mostu	-
d) délka nosné konstrukce	9,60 m
e) rozpětí jednotlivých polí	7,15 m (světlost)
f) šikmost mostu	62,22 gr
g) volná šířka mostu	8,50 m
h) šířka průchozího prostoru	0,73 m
i) šířka mostu	9,0 m
j) výška mostu nad terénem	5,35 m
k) stavební výška	1,41 m
l) plocha nosné konstrukce	9x9,6=86,4 m ²
m) zatížitelnost mostu	Vn = 10 t Vr = 22 t

3. Zdůvodnění stavby mostu a jeho umístění

a) Návaznost PD na předchozí dokumentaci, účel mostu a požadavky na jeho řešení

Projektová dokumentace je zpracována v souladu s projektovou dokumentací pro stavební povolení vypracovanou firmou PONTEx 04/2023 a splňuje požadavky stanovené ve stavebním povolení vydaným Městským úřadem Sušice ze dne 05.09.2024 ev.č.: SUS-11874/2024, č.j. 2007/24/DOP/Pa. V rámci zpracování dokumentace pro provádění stavby došlou pouze ke zpřesnění některých rozměrů spodní stavby, které vyplynuly z podrobnějšího zpracování PD.

b) Charakter přemostované překážky

Mosty překonávají řeku Otavu, která je v místě mostu přímá bez výraznějších meandrů. Na začátku úseku se nachází starý náhon. V místě mostu 145-007 se nachází jez.

c) Územní podmínky

Stavba se nachází v extravilánu obce Dlouhá Ves. Okolí stavby je nezastavěno. Pouze v blízkosti mostu 145-008 po levé straně se nachází stodola. V době demolice mostů bude již zprovozněn nový most. Ten bude postaven v těsné blízkosti stávajícího mostu 145-006.

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.

d) Geotechnické podmínky

Výsledky inženýrskogeologického průzkumu lze shrnout do následujících bodů:

- skalní podloží v zájmovém území tvoří pararuly a migmatitizované pararuly, které lze předpokládat v hloubce menší než 5 m pod terénem. Ve svrchní zóně o mocnosti do cca 2 m jsou pararuly navětralé a hlouběji zdravé až masivní.
- Kvartérní pokryv tvoří v údolní nivě ulehle, hrubě zrnité a balvanité štěrky a ve svazích podél nivy převážně hlinitokamenité sutě.
- Nosné prvky případných nových mostů doporučujeme založit na hlubinných základech vetknutých do skalního podloží. Lze uvažovat s využitím velkopřůměrových pilot nebo mikropilot.
- Hladina podzemní (poříční) vody bude zastižena v úrovni povrchové vody v korytu vázaná na průlinově propustný kolektor štěrků. Další zvodnění je vázané na hlubší puklinové systémy ve skalním masivu.
- Podzemní vodu doporučujeme hodnotit jako slabě agresivní na beton (stupeň agresivity prostředí XA1 dle ČSN EN 206).
- Výkopy budou zastiženy nesoudržné zeminy a nesoudržné zvodnělé zeminy, a proto doporučujeme stěny výkopů zabezpečit pažením provedeným v předstihu před zahájením výkopu.

Tento posudek byl vypracován na základě archivních geologických průzkumů a mapových podkladů. V průběhu realizace stavby doporučujeme minimálně provedení přejímky základové spáry geologem, popř. provádění geologického dozoru při realizaci předvrtů pro piloty.

4. Technické řešení

Před zahájením stavby dojde k oznámení správcům inženýrských sítí o zahájení stavby. V prostoru stavby na pravém břehu řeky Otavy se nachází neprovozované SEK společnosti CETIN, které budou v rozsahu stavby zrušeny bez náhrady.

Před zahájením prací se musí zhotovitel seznámit s vyjádřeními správců inženýrských sítí a dotčených orgánů státní správy, která jsou nedílnou součástí tohoto projektu. Pokud propadla jejich platnost, je třeba požádat o nové vyjádření.

Zhotovitel musí před zahájením stavby vypracovat havarijný plán dle vyhlášky č. 450/2005 Sb. a povodňový plán dle TNV 75 2391.

a) Popis konstrukce mostu 145-006

Založení

Neznámé.

Spodní stavba

Spodní stavba je masivní, tvořená dvěma krajními opěrami (podpěra 1 a 3) s šikmými křídly navazujícími na nábrežní zdi vodoteče a středním pilířem (podpěra 2). Opěry jsou z kamenného zdiva (kombinace hrubého řádkového a zdiva z lomového kamene). Střední pilíř je z monolitického betonu.

Nosná konstrukce

Nosná konstrukce je tvořena spojitou železobetonovou monolitickou deskou o dvou polích. Rozpětí kolmo 3,7+3,7 m (šikmo 8,1 + 8,1 m). Šikmost konstrukce 26°(levá). Krajní hrany desky jsou zesíleny železobetonovými trámy šířky 0,3 m. Mostní závěry - nejsou patrné (patrně podpovrchové).

Vozovka

Asfaltová (tloušťka nezjišťována). Příčný sklon oboustranný.

Izolace

Izolační systém není identifikován.

Římsy

Betonové monolitické. Římsa na pravé straně již odpadla. Na levé straně je římsa ve špatném stavu.

Záchytná zařízení

Na levé straně ocelové silniční svodidlo se sloupky zabetonovanými do monolitické římsy. Na pravé straně ocelové svodidlo již není. S ohledem na stav konstrukce jsou na mostě osazena po obou stranách provizorní betonová svodidla.

Dopravní značení

Na začátku objektu je osazeno na sloupku evidenční číslo mostu, název vodoteče a dopravní značky B13 (10 t), E5 (12 t) a E13 (mimo linkový bus). Před a za betonovými svodidly jsou směrové desky Z4. Na levém ocelovém svodidle jsou osazeny směrové sloupky Z11 (modré barvy).

Odvodňovací zařízení

Na mostě nebylo nalezeno žádné odvodňovací zařízení.

Území pod mostem

Koryto pod mostem zpevněno kamennou dlažbou ukládanou na sucho (kamenná rovinanina).

Přístupové cesty

Stávající most je přístupný po komunikaci II/145. Území pod mostem přístupné z koryta vodoteče. Je však nutno počítat se ztíženým přístupem do koryta vodoteče s ohledem na výšku kamenných zdí starého náhonu a zalesněného okolí mostu.

Rozsah demolice

Rozsah demolice je vyznačen ve výkresové příloze. 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. Ten bude proveden z místních kamenů (např. z rozebraných částí původních zdí). Přesná úprava dna vodoteče v místě mostu bude upřesněna na místě za účasti zástupců ochrany přírody a Povodí Vltavy. Opěra OP1 a terén za opěrou bude odbourána do úrovně cca 507.700 m n.m. Terén bude rekultivován a proveden ve sklonu min. 5% směrem k vodnímu toku. Povrch odbourané opěry bude odlážděn lomovým kamenem tl. 200 mm do betonu tl. 150 mm. Provedení odláždění analogicky dle VL4 206.02. Opěra OP3 bude ponechána v linii navazujících kamenných zdí historického kanálu.

Rekultivace navazujícího území

Provede se odstranění vozovkových vrstev za opěrou OP3 až k mostu ev.č. 145-007 v tl. cca 0,5 m. Následně se povrch původní komunikace ohumusuje tl. 0,15 m a oseje trávou.

Povrch terénu v místě odstraněné konstrukce vozovek i dalších terénních úprav bude rekultivován s využitím odložené humózní vrstvy a další vhodné zeminy místního původu. Plochy budou zatravněny luční směsí lokálního původu nebo budou ponechány samovolné sukcesi. **Standardní prodávané travní směsi nebudou použity.**

b) Popis konstrukce mostu 145-007

Založení

Neznámé, pravděpodobně plošné.

Spodní stavba

Je masivní z kamenného zdiva (řádkové zdivo), tvořená dvěma krajními opěrami s rovnoběžnými křídly a sedmi mezilehlými pilíři. Úložné prahy – ŽB monolitické konzolově vyložené do otvoru, vyložení není v každém poli stejné od 0,60-1,40 m.

Nosná konstrukce

8 prostých polí. V každém poli 3 hlavní ocelové nosníky, v poli 3 a 6 válcované „I“ nosníky, ostatní pole nýtované „I“ nosníky. Šikmost konstrukce 56° (levá). Na hlavních nosnících nasazena ŽB monolitická deska vykonzolovaná pod chodníky. Nosná konstrukce je v poli ztužena 3ks mezilehlých ŽB monolitických příčníků. Mostní závěry nejsou patrné, nejspíše podpovrchové (těsněná dilatační spára).

Vozovka

Asfaltová v poli 1 a 8 (tloušťka nezjišťována) Ostatní pole kamenná dlažba z žulových kostek.

Izolace

Izolační systém není identifikován.

Chodníky

Betonové monolitické se žulovými obrubníky.

Římsy

Betonové monolitické (slabě vyztužený beton).

Záchytná zařízení

Na obou stranách je osazeno ocelové zábradlí se svislou výplní z otevřených profilů.

Dopravní značení

Na začátku mostu na sloupku osazeny 4 informativní směrové dopravní značky. Evidenční číslo mostu umístěno před mostem ev.č. 145-006 a za mostem ev.č. 145-008 na společném sloupku.

Odvodňovací zařízení

V obrubě chodníků (2ks v každém poli).

Území pod mostem

Koryto pod mostem zpevněno vyskládanými kameny na sucho do výztužného dřevěného roštu.

Přístupové cesty

Stávající most je přístupný po komunikaci II/145. Pro zpřístupnění území pod mostem bude u opěry OP1 na pravé straně komunikace zřízena sjezdová rampa do prostoru koryta řeky. Mělké

kamenité dno bude pouze v nezbytně nutném rozsahu vyrovnáno kamenitým místním materiálem. Dle požadavku Správy NP Šumava bude použit lomový kámen frakce od 150 mm výše. Z hlediska ochrany přírody je zcela nepřípustné využití vápencového materiálu nebo stavební sutě. Průtok vody skrz most nebude výrazně omezen, a to v celé délce po celou dobu demolice. Za nízkého stavu vody přístupná všechna pole.

Rozsah demolice

Rozsah demolice je vyznačen ve výkresové příloze. 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 tl. 200 mm do betonu tl. 150 mm. Kamenná rovnanina 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. Po dokončení demolice bude odstraněna dočasná úprava koryta a sjezdová rampa. V místě sjezdové rampy bude svah původní komunikace upraven do přirozeného tvaru.

V rámci demolice bude odstraněno stávající ocelové zábradlí se svislou výplní. Vzhledem k dobrému stavu zábradlí bude toto odvezeno na správcem stanovené místo (odvoz na SÚSPK středisko Sušice) pro případné znovu využití. Zábradlí je ve vlastnictví správce mostu.

c) Popis konstrukce mostu 145-008

Založení

Neznámé, pravděpodobně plošné.

Spodní stavba

Je masivní z kamenného zdiva (řádkové zdivo), tvořená dvěma krajními opěrami s rovnoběžnými a jedním šikmým křídlem. Šikmé křídlo v místě rozšíření mostu je monolitické železobetonové. Povrch spodní stavby je opatřen stříkanou cementovou omítkou (torkretem) bez vložené betonářské výztuže. Pouze pravé křídlo opěry 1 (návodní strana) je bez torkretu.

Nosná konstrukce

Je tvořena kamennou klenbou o světlosti 7,15 m v kolmém směru. Šikmost konstrukce 56° (levá). Povrch kleneb opatřen stříkanou cementovou omítkou (torkretem) s vloženou KARI sítí. Mostní závěry nejsou.

Vozovka

Asfaltová (tloušťka nezjišťována).

Izolace

Izolační systém není identifikován.

Chodníky

Betonové monolitické se žulovými obrubníky.

Římsy

Betonové monolitické (slabě vyztužený beton).

Záchytná zařízení

Na obou stranách je osazeno ocelové zábradlí se svislou výplní z otevřených profilů.

Dopravní značení

Na mostě ve směru na Hartmanice jsou osazeny na sloupku dopravní značka B20a (60), B13 (10 t), dodatková tabulka E5 (12 t), dodatková tabulka E13 (mimo linkový bus), IS15a (Otava) a 3x tabulka s ev.č. mostů 145-008, 145-007, 145-006. Před křižovatkou (mimo most) je osazena P6.

Odvodňovací zařízení

Mostní odvodňovače přebalené vozovkou.

Území pod mostem

Koryto pod mostem zpevněno vyskládanými kameny na sucho do výztužného dřevěného roštu.

Přístupové cesty

Stávající most je přístupný po komunikaci II/145 a II/169. Pro případné zpřístupnění území pod mostem bude s ohledem na okolitý terén a hloubku dna od povrchu vozovky nutno využít těžkou zvedací techniku. Provádění demolice se však předpokládá vzhledem k relativně malému rozsahu z povrchu terénu vně mostu. Pro demolici mostu se předpokládá použití těžké bourací techniky s dlouhým ramenem (pro rýpadlo dosah min. 15 m).

Rozsah demolice

Rozsah demolice je vyznačen ve výkresové příloze. 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.

V rámci demolice bude odstraněno stávající ocelové zábradlí se svislou výplní. Vzhledem k dobrému stavu zábradlí bude toto odvezeno na správcem stanovené místo (odvoz na SÚSPK středisko Sušice) pro případné znovu využití. Zábradlí je ve vlastnictví správce mostu.

Rekultivace navazujícího území

Součástí tohoto objektu bude rekultivace až k vozovce komunikace – SO 101. Bude odstraněna konstrukce vozovky a povrch bude rekultivován (blíže viz B.5). Současně budou odstraněna svodidla podél odbočující komunikace. Doplnění nových svodidel podél silnice II/169 a úprava krajnice bude součástí SO 101.

Povrch terénu v místě odstraněné konstrukce vozovek i dalších terénních úprav bude rekultivován s využitím odložené humózní vrstvy a další vhodné zeminy místního původu. Plochy budou zatravněny luční směsí lokálního původu nebo budou ponechány samovolné sukcesi. **Standardní prodávané travní směsi nebudou použity.**

5. Demolice mostů

Zahájení demoličních prací se smí 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 pomocných konstrukcí 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 přerušení 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 případně osadit pomocné konstrukce pro zajištění stability mostní konstrukce. Vzhledem k rozměrům konstrukce resp. jednotlivých polí se ale nepředpokládá.

Při demolování původních mostů budou splněny následující podmínky:

- Demolice mostů může začít až po zprovoznění nového mostu a převedení dopravy na nový most.
- Demolice mostů bude probíhat postupně tak, aby byl zajištěn přístup k bourané konstrukci.
- Po dobu demolice se nesmí v prostoru pod mostem pohybovat žádné osoby.
- Bouraný materiál bude neprodleně a průběžně odstraňován z koryta řeky.

a) Postup a technologie demolice mostu

Předpokládaný rámcový postup je následující:

- převedení dopravy na nový most, příprava staveniště,
- odstranění vozovkových vrstev,
- sнесení ocelového zábradlí a části ocelových svodidel v místě křižovatky, odbourání říms od mostu 008 po most 007,
- výkopy a demolice mostu 008 (předpoklad z obou stran za použití bourací techniky s dlouhým ramenem),
- úprava svahů na obou březích do definitivního tvaru a provedení rekultivace až po opěru OP9 mostu 007,
- zpřístupnění prostoru pod mostem 007,
- postupná demolice říms a nosné konstrukce mostu 007 směrem od opěry OP9,
- postupná demolice spodní stavby směrem od pilíře P7 včetně odstraňování dřevěných roštů a následná úprava dna řeky, postupné odstraňování dočasné úpravy koryta,
- odbourání části opěry OP1, odstranění nájezdové rampy pro zpřístupnění koryta řeky a úprava svahu za opěru,
- odstranění dočasných betonových svodidel na mostě 006, rekultivace prostoru mezi mosty 007 a 006,
- odstranění dočasného podepření mostu 006,
- demolice nosné konstrukce a středového pilíře mostu 006,
- demolice části opěry OP1 mostu 006 a výkopy za opěrou,
- odláždění horní plochy ponechané části opěry, rekultivace terénu za opěru,
- dokončovací terénní úpravy.

Zde je uveden pouze projektantem předpokládaný postup demolice mostů. Přesný postup demolice mostů si stanoví zhotovitel na základě zvolené technologie, mechanizace a svých zvyklostí. V případě zvolení jiného postupu demolice a případně z toho plynoucí vícenáklady na demolice je zhotovitel povinen tyto vícenáklady zahrnout již do cenové nabídky.

b) Specifické požadavky pro předpokládanou technologii výstavby

Demolice mostů bude zahájena až po zprovoznění nového mostu a převedení dopravy na nový most.

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 (autodomíchávače 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.

Zhotovitel je povinen se seznámit s územními podmínkami a zajistit si zpřístupnění všech mostů tak, aby byla demolice provedena řádně v celém rozsahu.

Staveniště se nachází v okrajové části CHKO Šumava. Z toho důvodu je nutno respektovat veškerá stanoviska CHKO Šumava a OŽP MÚ Sušice.

Za opěrou OP2 mostu 145-008 v krajnici stávající komunikace II/145 se nachází neprovozované vedení SEK společnosti CETIN a.s. Toto vedení lze dle sdělení provozovatele v rozsahu stavby odstranit bez náhrady a zakončit koncovkami na hranici stavby.

Napojení na zdroje energií a vody je věcí zhotovitele, obecně je možno využít mobilních zdrojů. Pokud bude zhotovitel požadovat pevné připojení, je jeho zajištění plně na něm.

c) Související objekty stavby

S tímto stavebním objektem souvisí následující objekty

- SO 101 Komunikace
- SO 111 Napojení lesní cesty
- SO 171 Provizorní komunikace
- SO 180 Přejížděné dopravní značení
- SO 190 Trvalé dopravní značení
- SO 201 Most přes Otavu
- SO 202 Opěrná zeď směr Hartmanice

d) Vztah k území

Inženýrské sítě

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

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

Ochranná pásma

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

Vodní zdroje

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

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.

Objekt není v prostoru ochranného pásma jiné komunikace.

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.

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. Ochranné pásmo **vyhlašuje orgán, který zvláště chráněné území vyhlásil**, a to stejným způsobem. Pokud se ochranné 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 ochranném 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, ochranné pásmo, ve kterém lze stanovené činnosti a zásahy provádět jen s předchozím souhlasem orgánu ochrany přírody. Pokud tak neučiní, má každý strom základní ochranné 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.

Omezení provozu

Demolice mostů bude probíhat po převedení dopravy na nový most, a to za omezeného provozu na převáděné komunikaci II/145 a úplného uzavření původních mostů. Provoz bude veden jedním pruhem podél nově postavené opěrné zdi přes nový most. Zároveň bude v místě původní křižovatky rovněž omezen provoz jedním pruhem. Doprava bude řízená světelnou signalizací (viz SO 180 Přejížděné dopravní značení).

6. Přehled provedených výpočtů a konstatování rozhodujících dimenzí a průřezů

Jedná se o demolici stávajících mostů. Případné výpočty budou provedeny v rámci RDS na základě zhotovitelem zvolené technologie bourání.

7. Řešení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace

Jedná se o demolici stávajících mostů.

8. Technické specifikace díla

Všechny detaily, postupy a materiály použité zhotovitelem, musí být v souladu s těmito předpisy:

- Dle Platných ČSN a TP MDČR ve znění platném k datu určenému obchodními podmínkami, pokud tam nebude stanoveno jinak pak k datu podpisu smlouvy o dílo.
- Dle platných technických kvalitativních podmínek staveb pozemních komunikací (TKP) a jejich provedených aktualizací k datu danému obchodními podmínkami objednatele.
- Dle Vzorových listů pozemních komunikací VL4 Mosty, MDS ČR, v posledním platném znění. Řešení, které se odchyluje od VL4, musí být předem odsouhlaseno objednatelem.
- Dle Výkazu výměr, který bude proveden podle třídníku OTSKP.

9. Další stupně dokumentace

Tato dokumentace slouží výhradně pro výběr zhotovitele. Pro vlastní realizaci je nutno vypracovat RDS, která bude řešit detaily, výkresy výztuže atd. Součástí realizační dokumentace bude i upřesnění povodňového a havarijního plánu s ohledem na stav v konkrétním období výstavby.

Upozornění: tato dokumentace neslouží pro realizaci stavby!
--

Stavba musí být realizována podle dodavatelské dokumentace (realizační, dílenské, výrobně technické), jejíž vypracování je povinen zajistit zhotovitel stavby. Dodavatelská dokumentace projekčně dořeší detaily stavby v závislosti na postupech a technologii zhotovitele.