

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B.1. Popis území stavby

Stavba leží na těchto pozemkových parcelách KÚ Lesná u Tachova 680061 (trvalý zábor):

p.č.	druh pozemku	vlastník	celková výměra m ²
818/1	trvalý travní porost	Obec Lesná	61
818/7	ostatní plocha	Obec Lesná	238
818/8	trvalý travní porost	Obec Lesná	558
823/2	trvalý travní porost	Obec Lesná	17 504
866/4	trvalý travní porost	Obec Lesná	1 093
1505	ostatní plocha	stavebník	10 517

Stavbou budou dále dočasně dotčeny tyto parcely (dočasný zábor):

p.č.	druh pozemku	vlastník	celková výměra m ²
818/7	ostatní plocha	Obec Lesná	238
818/8	trvalý travní porost	Obec Lesná	558
823/2	trvalý travní porost	Obec Lesná	17 504
1446	ostatní plocha	Obec Lesná	5 207
1494	ostatní plocha	Obec Lesná	333
958	ostatní plocha	ČR, Státní pozemkový úřad	1 906
1115	vodní plocha	soukromý vlastník (fyzická osoba)	15 645
1505	ostatní plocha	stavebník	10 517

Stavba sousedí s pozemky:

st. 158	zastavěná plocha a nádvoří – Klatovské rybářství - správa a.s.
818/9	trvalý travní porost – Obec Lesná
818/10	trvalý travní porost – soukromý vlastník (fyzická osoba)
823/25	zahradka – soukromý vlastník (fyzická osoba)
888/5	orná půda – Lučina - Studánka s.r.o.
926/1	trvalý travní porost – ČR, Státní pozemkový úřad
1002/5	trvalý travní porost – ČR, Státní pozemkový úřad
1107	ostatní plocha - soukromý vlastník (fyzická osoba)
1117/1	ostatní plocha – Klatovské rybářství – správa a.s.

Stavba se nachází na okraji zastavěného území obce. Je v souladu s územním plánem. Jedná se o stavbu na vodním toku – přepadové koryto potoka z rybníka. Dotčené území není památkově ani jinak chráněno.

Terén je kopcovitý, nadmořská výška cca 600 m n.m. Přístup na staveniště je po stávající silnici III/19910. Po dobu stavby bude silnice uzavřena pro veřejnou dopravu v dotčeném úseku. Objížďka bude vedena po náhradní objízdě trase po stávajících silnicích III. třídy ve správě stavebníka. Pro pěší se počítá se zřízením provizorní lávky přes přepadové koryto rybníka. Požadavky dotčených orgánů viz Dokladová část.

Stavba se dotýká parcel ZPF. Z dotčených částí zemědělských parcel bude sejmuta ornice, trvale dotčené budou vyjmuty ze ZPF. Parcely PUPFL dotčeny nejsou. V rámci stavby bude kácena zeď, počítá se s náhradní výsadbou. Pozemky stavbou trvale nedotčené se po dokončení uvedou do původního stavu. Zpevnění stávající silnice mimo novou trasu se v prostoru před mostem (směr Tachov) odstraní a pozemky se zrekultivují. V prostoru za mostem (na hrázi rybníka) se stávající zpevnění ponechá pro obsluhu rybníka. S vlastníky

pozemků mimo majetek stavebníka bude uzavřena majetkoprávní smlouva. Dočasný zábor pozemků nepřesáhne 1 rok.

V prostoru staveniště se nachází nadzemní vedení VN, které nebude dotčeno. Dále pak obecní kanalizace a vodovod. Krytí těchto podzemních sítí zůstane zachováno a nebudou stavbou přímo dotčeny.

B.2. Celkový popis stavby

Celková koncepce

Stavba je vyvolána havarijním stavem stávajícího přemostění na hrázi Podvesného rybníka přes odpadní koryto – dvojitá kamenná klenba. Níže po toku bylo již vybudováno náhradní provizorní přemostění (přesypaná ocelová konstrukce typu Tubosider) a trasa silnice byla odkloněna.

Je navrženo vybudování nového železobetonového mostu o jednom poli a s tím související úprava trasy silnice III/19910. Stávající mostní konstrukce i provizorní přemostění se odstraní a koryto se upraví a zpevní.

Úprava silnice je navržena včetně stávajících sjezdů až po začátek obce Lesná. Na novém mostě je navržen levostranný chodník a podél trasy silnice je pro něj vyčleněn prostor – v rámci této stavby chodník mimo most realizován nebude.

Stávající mostní objekt není památkově ani jinak chráněn. Na návodní straně středního pilíře je osazena socha sv. Jana Nepomuckého (kulturní památka, r.č. USKP 10306/4-4915). Ta bude sejmuta a v rámci stavby přemístěna a restaurována dle správních řízení o přemístění a o restaurování. Předpokládá se její osazení na pravém předmostí, v sousedství nového mostu – realizace přesunu a specifikace prováděných prací bude upřesněna na základě požadavku příslušného orgánu památkové ochrany. Přístup bude výhledově zajištěn stezkou pro pěší – není součástí této stavby.

Jde o trvalou stavbu dopravní infrastruktury. Všechna podzemní vedení je nutno před zahájením stavebních prací fyzicky vytyčit. Stavba po dokončení bude splňovat technické požadavky na stavby dle Vyhlášky 268/2009 Sb. v platném znění a obecné technické požadavky na bezbariérové užívání staveb dle Vyhlášky 398/2009 Sb. v platném znění.

Celkové urbanistické a architektonické řešení

Navržené řešení respektuje stávající stav, nevznáší do místa stavby nové motivy nebo hmoty. Stavba se nachází v intravilánu na okraji zastavěného území. Přepad Podvesného rybníka je přemostěn dvojitou kamennou klenbou v havarijním stavu. Převáděná komunikace je silnice III/19910 ve výškovém i směrovém oblouku. Nový most bude doplněn o levostranný chodník, který však nebude mimo most realizován. Poloha staveniště je dána polohou stávajícího mostu. Předpokládá se začlenění upraveného úseku silnice III/19910 do intravilánu obce. Po demolici stávající mostní konstrukce bude provedena konstrukce nová, včetně základů. Stavba sama není kulturní památkou, ani se nenachází v památkově chráněném území.

Celkové technické řešení

Dispozice stavby je navržena v souladu s ČSN 73 6101 Projektování silnic a ČSN 736201 Projektování mostních objektů. Provoz na komunikaci se řídí dopravními předpisy a dopravním značením.

Stavba bude realizována v jedné etapě, v délce trvání cca 6 měsíců. Výstavba bude probíhat při úplné dopravní uzavírci. Po dobu stavby bude zachován přístup k sousedním nemovitostem.

Po dobu stavby bude doprava vedena po objízdné trase viz. SO 102 – Dopravně inženýrská opatření. Délka dopravního omezení se předpokládá 6 měsíců.

Objížďka bude zprovozněna v předstihu, jinak se celá stavba uvede do provozu po dokončení jednorázově. Podrobný popis jednotlivých stavebních objektů viz příslušné technické zprávy. Vytyčení stavby je součástí výkresových příloh. Souřadnicový systém je JTSK, výškový systém BPV.

Srážková voda z nových zpevněných ploch bude odváděna povrchově do terénu nebo koryta vodního toku.

Bezbariérové řešení stavby

Stavba je navržena v souladu s Vyhláškou 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích, zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Bezpečnost při užívání stavby

Na stavbu nejsou kladeny žádná zvláštní požadavky, je proveditelná běžnými stavebně technologickými postupy a splňuje obecné požadavky na výstavbu. Bezpečnost práce a ochrana zdraví se řídí ustanoveními zákona 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a nařízením vlády 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích a její zajištění je plně v kompetenci zhotovitele stavby. Bezpečnost stavby po uvedení do provozu je zajištěna navrženým stavebně konstrukčním uspořádáním a vybavením záchytnými zařízeními.

Pro dobu výstavby bude vypracován povodňový a havarijný plán.

Základní charakteristika objektů

SO 101 Úprava komunikace

Stávající vozovky budou odstraněny (s výjimkou části zpevnění na hrázi rybníka, které budou dále využívány k obsluze), mimo nové zpevněné plochy bude plocha pod původní vozovkou rekultivována. Délka nové trasy je 206 m. Niveleta přibližně kopíruje stávající terén. V místě křížení nové vozovky s nadzemním vedením VN zůstane zachována podjezdová výška (stávající vozovka kříží vedení v nejvyšším místě na kótě cca 638,0, nová vozovka 637,86 m n.m.). Niveleta nové komunikace respektuje výšku hráze rybníka (stávající hráz min. 635,33 m n.m., niveleta nové komunikace min. 635,40, $Q_{100} = 8,37 \text{ m}^3/\text{s}$ je na úrovni 635,16 m n.m., přelivná hrana nové vozovky 635,47 m n.m.). Před sjezdem k ČOV bude upravena výška poklopu stávající kanalizační šachty ve vozovce (přizvednutí cca o 1 cm). Sjezd k ČOV kříží obecní vodovod (v blízkosti sjezdu se nachází nadzemní hydrant). Pod sjezdem se provede ochrana vodovodu – překrytí silničními panely, uloženými pod novou vozovku sjezdu, předpokládá se využití panelů ze stávajícího zpevnění sjezdu.

Silnice je navržena v šířkové kategorii S 6,5 s dovolenou rychlostí 50 km/h bez předjíždění (vzhledem k rozhledovým poměrům) a doporučenou rychlostí 40 km/h (vzhledem ke sklonovým poměrům ve směrovém oblouku $R = 80 \text{ m}$, $s = 6\%$). Rozšíření ve směrovém oblouku je navrženo vzhledem k charakteru komunikace dle ČSN 73 61 01 Projektování silnic (1,15 + 1,20 m). Budou provedeny nové krajnice se záchytným zařízením (silniční svodidlo ocelové jednostranné zádržnosti N2 mimo most), případně se směrovými nástavci nebo reflexními terči. Rekonstruovány budou stávající sjezdy – vlevo 1 x sdružený sjezd na polní cesty + 1x sjezd k rybníku, vpravo 1x sjezd k nemovitosti na p.č. 823/25 + 1x sjezd k ČOV. Sjezdy jsou spádovány směrem od silnice a odděleny přejížděným obrubníkem. Úpravy stávajících sjezdů jsou navrženy v nezbytně nutném rozsahu. Nová vozovka bude opatřena vodorovným dopravním značením – středová čára plná (mimo sjezdy). Stávající svislé DZ bude odstraněno a nahrazeno. Odvodnění je povrchové, do terénu, resp. do potoka. Na hrázi rybníka

je navržen jednostranný sklon směrem ke vzdušné straně hráze. Od sdruženého sjezdu vlevo je ponechán stávající silniční příkop (mimo stavbu), zaústěný do rybníka. Zpevněné plochy mostu jsou odvodněny skluzem vpravo za mostem. Ponechané původní zpevnění na hrázi rybníka je v nejnižším místě odvodněno příčným rigolem do rybníka. Zemní pláš komunikace je odvodněna trativody, vyústěnými do stávajících vodotečí, na hrázi rybníka se zemní pláš odvodní přímo do terénu.

SO 102 Dopravně inženýrská opatření

Zahrnuje vyznačení objízdné trasy po stávajících silnicích III. třídy a vyznačení uzavírky přechodným dopravním značením. Dále pak zřízení provizorní lávky pro pěší po dobu stavby přes přepadové koryto rybníka.

SO 201 Most

Stávající most se vybourá, levobřežní opěra se ubourá pouze částečně na povrchu, aby do hráze rybníka bylo zasahováno co nejméně (opěra nového mostu je předsazena před stávající opěru). Ocelové provizorní přemostění se demontuje po částech. Nový most je navržen jako železobetonový monolitický rám o 1 poli. Na návodní straně mostu navazují opěry na nové nábrežní zdi, železobetonové, monolitické. Na povodní straně budou provedena rovnoběžná mostní křídla, železobetonová, monolitická, doplněná revizním schodištěm. Založení je navrženo pro eliminaci výkopových prací na trubkových mikropilotách. Na mostních monolitických římsách bude osazeno zábradelní svodidlo ocelové, zádržnosti H2, na povodní straně se svislou výplní, podél chodníku na návodní straně bez svislé výplně doplněné mostním zábradlím. Vozovka na mostě bude živičná, včetně nezpevněné části krajnice. Odvodnění bude povrchové do skluzu vpravo, odvodnění izolace úžlabím podél pravé římsy mimo nosnou konstrukci. Světlost mostního otvoru je navržena 2,80 m kolmo. Zatížitelnost nového mostu se předpokládá 32/80/196 t (normální/výhradní/výjimečná). Přechodová oblast bude vytvořena klínem z mezerovitého betonu, chodníková část nosné konstrukce bude napojena na šterkovou krajnici v předmostí, doplněnou silničními obrubníky, navazujícími na hranu římsy vlevo v dl. 5 m (oboustranně). Podél rovnoběžných křídel na povodní straně bude provedeno revizní schodiště z monolitického nebo prefabrikovaného betonu.

Součástí objektu mostu je i úprava koryta (podobek SO 301). Koryto pod novým mostem bude provedeno lichoběžníkové, opevněné kamennou dlažbou v délce 21 m, napojení na stávající stav na povodní straně v dl. 12 m se provede terénní úpravou a kamenným záhozem. Rozhraní se ukončí příčným prahem - přepadem. Pod stávajícím přelivem se provede zpevňující betonový práh (přepad), aby bylo možno provést prohloubení koryta pod mostem. Přelivná hrana a zůstane zachována na kótě 634,11 m n. m. a ve stávající délce 3,30 m šikmo. Stávající koryto pod přelivem bude prohloubeno na 0,45 m (pod přelivem z rybníka) a o dalších 0,50 m na konci dlažby v místě koncového prahu. Mezi přelivem a novým mostem budou provedeny nové nábrežní zdi betonové monolitické. Na pravém břehu se původní opěra a nábrežní zeď vybourá kompletně. Na levém břehu se ubourají pouze povrchové, aby do hráze rybníka nebylo nadměrně zasahováno (nové zdi jsou navrženy předsazené). Vybourání stávajících nábrežních zdí se provede pouze v nezbytném rozsahu, tak aby se rozsah zemních prací minimalizoval. Upravené koryto převede stoletý průtok $Q_{100} = 8,37 \text{ m}^3/\text{s}$ s bezpečnou rezervou. Nové nábrežní zdi budou napojeny na hráz rybníka terénními úpravami. Bourání stávajících konstrukcí a zpevnění koryta pod přepadem je nutno provést s ohledem na zachování bezpečnosti vodního díla při povodňových situacích. Stávající přeliv rybníka nebude stavbou dotčen. Převádění vody stavební jámou po dobu výstavby je popsáno níže – viz ochrana stavby před negativními účinky prostředí. Koryto toku je za běžné situace bez vody, je však nutno počítat s průsaky a čerpáním vody ze stavební jámy. Přístup do stavební jámy pro mechanizaci

bude zajištěn sjezdem v místě stávající komunikace ze strany od Tachova (tak aby nebylo zasahováno do hráze rybníka).

Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Stavba nezahrnuje technická ani technologická zařízení. Zařízení použitá během výstavby jsou plně v kompetenci zhotovitele za předpokladu splnění obecných hygienických, bezpečnostních a technologických předpisů a norem. Stavbou nebudou přímo dotčena žádná cizí zařízení ani inženýrské sítě (nebudou prováděny přeložky ani odstávky).

Zásady požárně bezpečnostního řešení

Na dokončenou stavbu nejsou kladeny žádné požadavky, protipožární zabezpečení v průběhu výstavby jsou plně v kompetenci zhotovitele.

Úspory energie

Stavba po dokončení nemá žádné nároky na spotřebu energií.

Hygienické požadavky, pracovní prostředí

Zařízení staveniště je v kompetenci zhotovitele, jiné požadavky na stavbu z hlediska komunální hygieny nejsou. Stavba po dokončení nemá z hlediska hygienického na okolí vliv. Podle nařízení vlády č.148/2006 Sb. je zhotovitel povinen dodržovat v průběhu výstavby předepsané limity hlukové a vibrační zátěže ve venkovních chráněných prostorách staveb, tj. v blízkosti zástavby.

Zařízení staveniště nevyžaduje stavební povolení, předpokládá se umístění kontejnerového skladu nebo mobilní buňky a chemického WC na ploše stávající vozovky v obvodu staveniště. Zásobování vodou bude mobilní. Přístup k el. energii si zajistí zhotovitel stavby (elektrocentrála, nebo provizorní přípojka).

Ochrana stavby před negativními účinky prostředí

Na základě údajů ČHMÚ o n-letých průtocích byl zpracován hydrotechnický výpočet – viz příloha této zprávy. V korytě potoka pod mostem bude v průběhu výstavby v případě potřeby zřízeno provizorní zatrubnění DN 0,80 m, což podle hydraulických tabulek při podélném spádu cca 6% umožní průtok $3 \text{ m}^3/\text{s}$, tedy více než Q_1 .

Při výstavbě základů se předpokládá čerpání vody ze stavební jámy – hladina spodní vody (průsaků od běžné hladiny rybníka) je nad úrovní základové spáry. Ochranu stavební jámy a podpěrných konstrukcí (skruže) zajistí zhotovitel stavby.

V dané oblasti je nutno uvažovat seismickou aktivitu 6° M.C.S., lze vyloučit korozní účinky bludných elektrických proudů, spodní voda nevykazuje agresivitu. Protikorozní ochrana nových betonových konstrukcí je navržena primární, tj. návrhem betonů s požadovanou odolností proti normovým stupňům vlivu prostředí. Trubkové mikropiloty budou chráněny betonovým kořenem v celé délce styku se zeminou.

Během výstavby budou objekty zařízení staveniště a mezideponie materiálů umístěny mimo záplavové území.

Výstavbou nového objektu nedojde ke zhoršení odtokových poměrů. Do hráze rybníka a jeho přepadu nebude zasahováno podstatným způsobem, který by mohl ohrozit bezpečnost vodního díla.

Protikorozní ochrana konstrukcí bude navržena dle TKP MD ČR.

Ochrana proti působení chemických rozmrazovacích látek a srážkové vody bude navržena primární (vhodné třídy betonu) a sekundární (izolace, odvodnění). Agresivita spodní vody byla ověřena v rámci geotechnického průzkumu.

B.3. Připojení na technickou infrastrukturu

Stavba je součástí dopravní infrastruktury.

B.4. Dopravní řešení

Po dobu stavby bude veškerá doprava vedena po náhradní trase, vyznačené přechodným DZ. Po dokončení stavby nedojde ke změně organizace dopravy. Vzhledem k tomu, že nová trasa silnice III/19910 je navržena z rozhledových důvodů na dovolenou rychlost 50 km/h bez předjíždění, je navrženo přemístění stávajícího DZ IS 12a,b (začátek, konec obce) na začátek navržené úpravy a vyznačení zákazu předjíždění vodorovným a svislým DZ.

B.5. Řešení vegetace a terénních úprav

Některé dotčené parcely podléhají ochraně ZPF. Z dotčených částí zemědělských pozemků bude sejmuta organická vrstva a uložena na místě stavby pro další použití. Trvale dotčené plochy zemědělských pozemků budou vyjmuty ze ZPF. Stavba se nedotýká PUPFL.

Předpokládá se kácení zeleně – dva stromy (kaštan jírovec) na vzdušné straně hráze ϕ 80 a 100 cm a souvislá skupina nárostů do průměru 20 cm v ploše 36 m² na začátku úpravy vpravo (parcela 866/4). Povolení kácení zeleně bylo vydáno OÚ Lesná. Náhradní výsadby v rozsahu 4 ks lip (sazenice s obvodem kmínku min. 12 cm, ochranou proti poškození zvěří a ukotvením 3 kůly) se provedou na pozemku p.č. 823/2 k.ú. Lesná u Tachova (v linii podél nové komunikace mezi přepadem z požeráku a novým mostem) s provedením do doby kolaudace mostu a následnou péčí min. 5 let po výstavbě. Zásah do dřevin (kácení) bude prováděn mimo hlavní hnízdní období běžného roku (vyjma měsíců IV-VIII), v zájmu ochrany druhů ptáků, kteří volně žijí na evropském území členských států Evropských společenství.

Svahy silničního tělesa a plochy po odstranění stávající vozovky mimo novou komunikaci se ohumusují a zatravní. Bude využita ornice sejmutá ze zemědělských pozemků.

Dotčené pozemky mimo obvod stavby se uvedou do původního stavu. S vlastníky pozemků mimo majetek stavebníka bude uzavřena majetkoprávní smlouva. Dočasný zábor pozemků nepřesáhne 1 rok. Výstavbou nového objektu nedojde ke zhoršení odtokových poměrů.

Údaje o povodňových průtocích a závěry geotechnického průzkumu jsou zohledněny v návrhu mostní konstrukce a v návrhu úpravy koryta VT. Výsledky inventarizace zeleně budou zohledněny v nákladové části PD.

B.6. Vliv stavby na životní prostředí

Stavba nevyžaduje posouzení vlivu na životní prostředí (EIA), není nadměrnou zátěží pro životní prostředí. Stavbou nedojde ke zvýšení hlukové zátěže.

V průběhu stavby nesmí dojít ke znečištění životního prostředí a vodního toku, zejména ropnými látkami. Navržené technologie výstavby tento požadavek plně umožňují, jeho zajištění je v kompetenci zhotovitele stavby.

Původcem odpadů je zhotovitel stavby. Materiály vybourané na mostě (stavební kámen, beton, ocel) budou převezeny na skládku, ocelové prvky budou odvezeny k recyklaci. Vytěžená zemina a nestmelené vozovkové vrstvy budou převezeny na skládku nebo znovupoužity k zásypům. Vybourané stmelené vozovkové vrstvy (živice, penetrační makadam) budou recyklovány nebo skládkovány v souladu Vyhláškou 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady. Vzhledem k tomu, že stmelené vozovkové vrstvy mohou obsahovat dehtovou složku,

je nutno s nimi nakládat jako s nebezpečným odpadem ve smyslu příslušných právních norem (viz níže).

Stavba po dokončení nemá z hlediska hygienického na okolí vliv. Podle nařízení vlády č.148/2006 Sb. je zhotovitel povinen dodržovat v průběhu výstavby předepsané limity hlukové a vibrační zátěže ve venkovních chráněných prostorách staveb, tj. v blízkosti zástavby.

Během stavby vznikne při stavební činnosti odpadový materiál. Nakládání s odpadem musí odpovídat následujícím předpisům:

- zákon č. 185/2001 Sb., Zákon o odpadech,
- vyhláška 381/2001 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů,
- vyhláška 382/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady.

Zhotovitel je povinen likvidovat odpady, vznikající jeho činností. Během stavebních prací zajistit kontrolu práce a údržby stavebních mechanismů a evidovat doklady o využití či likvidaci odpadů.

Charakter odpadů ze stavby a zařazení odpadu dle Katalogu odpadů:

vybourání betonových částí – O 17 01 01 (Beton),

bourání kam. zdiva, výkop. práce a nestmelené voz. vrstvy – O 17 05 04 (Zemina a kamení),

betonářská výztuž a konstrukční ocel – O 17 04 05 (Železo a ocel),

stmelené vozovkové vrstvy – N 17 03 01, resp. O 17 03 02 (Asfaltové směsi obsahující dehet, resp. Asfaltové směsi neuvedené pod č. 17 03 01).

Likvidace a zpracování odpadů:

Dočasné deponie musí být umístěny mimo dosah vodního toku a tak, aby nemohly být splavovány srážkovou vodou. Vybourané materiály budou převezeny na řízenou skládku nebo využity na stavbě, případně recyklovány. Vytěžená zemina a nestmelené vozovkové vrstvy budou převezeny na skládku nebo znovupoužity k zásypům. Vybourané stmelené vozovkové vrstvy (živice, penetrační makadam) budou využity do konstrukčních vrstev nové vozovky metodou recyklace za studena nebo skládkovány v souladu Vyhláškou 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady. Vzhledem k tomu, že stmelené vozovkové vrstvy mohou obsahovat dehtovou složku, je nutno s nimi nakládat jako s nebezpečným odpadem ve smyslu příslušných právních norem. Ocelové prvky budou recyklovány. Množství odpadů a požadavky na spotřebu stavebních hmot je dán rozsahem stavby.

B.7. Ochrana obyvatelstva

Nejsou žádné požadavky.

B.8. Zásady organizace výstavby

Technická zpráva

Přístup na staveniště je po stávajících komunikacích. Veřejná doprava bude po dobu výstavby převedena na objízdné trasy. Před zahájením prací je nutno fyzicky vytýčit všechny, zejména podzemní, inženýrské sítě. Před zahájením stavebních prací bude provedena ochrana památné lípy ϕ 180 na návodní straně hráze rybníka v blízkosti stávajícího přemostění (bednění). Při provádění prací je nutno respektovat existenci nadzemního hydrantu vedle sjezdu k ČOV.

Po sejmutí sochy ze stávající mostní konstrukce budou vybourány klenby původního mostního objektu. Po tuto dobu může zůstat zachován provoz na stávajícím provizorním přemostění níže po toku. V první fázi výstavby se předpokládá stabilizace přelivu a provedení nových nábrežních zdí. Na nábrežní zdi je možné osadit provizorní lávku pro pěší. Uzavření silnice musí předcházet vyznačení objízdné trasy. Vrtání pilotových základů se předpokládá z povrchu stávající komunikace. Výkopové práce budou prováděny s ohledem na stabilitu hráze a přepadu z rybníka a na blízkost chráněného stromu (lípa). Sjezd do stavební jámy bude proveden

z původní silnice ve směru od Tachova. Příjezd k sousedním nemovitostem v místech stávajících sjezdů bude v průběhu stavebních prací provizorně zachován. Dočasné deponie materiálu je nutné umístit mimo záplavové území, předpokládá se využití stávající vozovky. Zařízení staveniště nevyžaduje stavební povolení, předpokládá se osazení mobilní buňky nebo kontejnerového skladu a suchého WC. Zásobování vodou a el. energií se předpokládá mobilní. Při manipulacích jeřábem je nutné dbát zvýšené pozornosti v blízkosti stávajících nadzemních vedení (křížení s vedením VN).

Na stavbu nejsou kladeny žádná zvláštní požadavky, je proveditelná běžnými stavebně technologickými postupy a splňuje obecné požadavky na výstavbu. Bezpečnost práce a ochrana zdraví se řídí ustanoveními zákona 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a nařízením vlády 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích a její zajištění je plně v kompetenci zhotovitele stavby.

Výkresy

Viz přílohy C3 – C4

Harmonogram výstavby

Délka výstavby se předpokládá do 6 měsíců. Přesný postup stavebních prací předloží konkrétní zhotovitel stavby, určený na základě výběrového řízení, dle svých technologických a kapacitních možností, před zahájením stavby, stavebníkovi, resp. stavebnímu úřadu. Vzhledem k relativně krátké lhůtě výstavby a neznámému zhotoviteli není v možnostech projektanta blíže specifikovat.

Schéma stavebních postupů

Zhotovitel musí respektovat vydaná stanoviska jednotlivých dotčených orgánů a osob právnických i fyzických.

Plán kontrolních prohlídek:

- předání staveniště
- vytyčení inženýrských sítí
- přejímka objížďky – dočasné dopravní značení
- ochrana zeleně, rozsah kácení
- ochrana a manipulace s památkově chráněnými objekty průběžně
- přejímka pilotových základů
- přejímka výztuže spodní stavby před betonáží
- přejímka výztuže nosné konstrukce před betonáží
- přejímka výztuže mostních říms před betonáží
- kvalita betonů mostních konstrukcí protokolárně
- kvalita hutnění zásypů a zemních plání protokolárně
- přejímka vozovek a zpevněných ploch, včetně odvodňovacích prvků
- přejímka ochranného zábradlí a svodidel na mostě
- trvalé dopravní značení a svodidla mimo most
- ochrana ocelových (kovových) konstrukcí protokolárně
- prohlídka po dokončení stavby, kontrola pozemků a náhradní výsadby

U všech prací bude kontrolováno a evidováno dodržování jakosti a certifikace materiálů a pracovních postupů, předepsaných v PD dle TP a TKP MD ČR, včetně rozsahu provádění, a

tvár a poloha objektů a jejich částí. Bude vedena evidence nakládání s odpadovými materiály a veškeré odsouhlasené změny v součinnosti s projektantem budou zaznamenávány pro zpracování do projektové dokumentace skutečného provedení stavby. Přesný časový plán kontrolních prohlídek, včetně harmonogramu prací, předloží zhotovitel stavby před zahájením stavby k odsouhlasení investorovi. Kontrolní prohlídky se budou konat v intervalech podle harmonogramu prací a nutnosti. Prohlídek se zúčastní zhotovitel stavby a technický dozor investora, podle potřeby projektant (autorský dozor), geotechnický dozor, případně zástupce stavebního úřadu a správce vodního toku.

Bilance zemních hmot

Silnice bude budována převážně z nakoupených materiálů. Materiály z demolice mostu budou převezeny na řízenou skládku nebo recyklovány. Materiál z frézování vozovky bude recyklován. Úprava koryta VT mají charakter údržby, odtěžené nánosy budou převezeny na řízenou skládku. Zemina vytěžená z výkopů pro nový most je podmíněně použitelná na místě stavby k zásypům.

B.9. Celkové vodohospodářské řešení

Odtokové poměry v území stavba nezhoršuje, místně - pod rekonstruovaným mostním objektem - zlepšuje. Přepadová hrana odtokového koryta, zádržná povodňová kapacita a úroveň hladiny Podveského rybníka se nemění. Výstavbou v korytě VT dochází k zásahu do VKP.

vypracoval: Ing. Jiří Bednařík

Přílohy: tabulka záborů
hydrotechnický výpočet