

Akce:

# III/20112 Zbečno, oprava mostu ev.č. 20112-1 přes Berounku


Objednatel:

**KRAJSKÁ SPRÁVA A ÚDRŽBA SILNIC  
STŘEDOČESKÉHO KRAJE**  
ZBOROVSKÁ 11, 150 21 PRAHA 5



Souřadnicový systém: S-JTSK  
Výškový systém: Bpv

## ČÁST B

Číslo zakázky:	15 163 01	HIP:	Ing. David DVOŘÁČEK	
			720951172, ddv@pontex.cz	
Schválil:	Ing. Václav HVÍZDAL	Zodp. projektant:	Ing. Kamil PEJCHAL	
	606646680, vhw@pontex.cz		602619785, kpe@pontex.cz	
Tech. kontrola:	Ing. Jan Gajzler	Vypracoval:	Ing. Kamil PEJCHAL	
	702035730, jga@pontex.cz		+420 602 619 785	

Objednatel:	KSÚS Středočeského kraje	Obec:	Zbečno	Kraj:	Středočeský
Akce:	III/20112 Zbečno, oprava m.ev.č. 20112-1 přes Berounku			Datum	Stupeň
Objekt:	<b>SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>			7/2022	PDPS
Část:				Souprava	Č. přílohy
Příloha:					B



## Souhrnná technická zpráva

Obsah:

<b>1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY .....</b>	<b>3</b>
<b>2. CELKOVÝ POPIS STAVBY .....</b>	<b>6</b>
2.1. Celková koncepce řešení stavby .....	6
2.2. Celkové urbanistické a architektonické řešení.....	7
2.3. Celkové stavebně technické řešení .....	8
2.4. Bezbariérové užívání stavby .....	9
2.5. Bezpečnost při užívání stavby .....	9
2.6. Základní technický popis stavebních objektů .....	9
2.6.1. Silniční řešení.....	9
2.6.2. SO 181 DIO .....	9
2.6.3. SO 201 Most .....	10
2.6.4. SO 441 Veřejné osvětlení – provizorní stav.....	12
2.6.5. SO 442 Veřejné osvětlení – definitivní stav.....	12
2.6.6. SO 901 Provizorní lávka pro pěší .....	13
2.7. Základní popis technických a technologických objektů .....	14
2.8. Zásady požárně bezpečnostního řešení.....	14
2.9. Úspora energie a tepelná ochrana .....	14
2.10. Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí.....	14
2.11. Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí.....	14
<b>3. PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU .....</b>	<b>15</b>
<b>4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ A ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE .....</b>	<b>15</b>
<b>5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV .....</b>	<b>15</b>
<b>6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA .....</b>	<b>16</b>
6.1. Řešení vlivu stavby na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda .....	16
6.2. Řešení vlivu stavby na přírodu a krajinu .....	16
6.3. Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000 .....	16

---

6.4.	Zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí .....	16
6.5.	Zohlednění podmínek záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci .....	17
6.6.	Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů .....	17
7.	<b>OCHRANA OBYVATELSTVA .....</b>	<b>17</b>
8.	<b>ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY .....</b>	<b>17</b>
8.1.	Technická zpráva .....	17
8.2.	Výkresy .....	20
8.3.	Harmonogram výstavby .....	20
8.4.	Schéma stavebních postupů .....	20
8.1.	Bilance zemních hmot .....	20
9.	<b>CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ .....</b>	<b>20</b>
10.	<b>PŘÍLOHY .....</b>	<b>20</b>
10.1.	Snímek chráněných území .....	20
10.2.	Harmonogram .....	20

## 1. Popis území stavby

### Charakteristika území

Stavba se nachází na kraji obce Zbečno částečně v intravilánu a částečně v extravilánu nad inundačním územím řeky Berounky. Stavba je v přímém kontaktu se zástavbou.

Komunikace vede cca 8 m nad inundačním územím.

Stavba zasahuje pouze do horní části mostu, opravy nevyvolávají trvalé zábory. Nové konstrukce jsou na násypovém tělese OP2 na pozemku investora.

Stavba nemění charakter, dosavadní využití a zastavěnost území.

### Údaje o souladu s územním rozhodnutím a stavebním povolení

Stavba je v souladu s územním rozhodnutím, které vydal stavební odbor úřadu Městysu Křivoklát z dne 1. 6. 2021. Podmínky uvedené v územním rozhodnutí jsou zpracovány do dokumentace pro stavební povolení.

Podmínky stavebního povolení jsou zpracovány do projektové dokumentace.

### Údaje o vydané (schválené) územně plánovací dokumentaci

Předmětné území řeší územní plán obce Zbečno, oblast stavby je zahrnuta v územním plánu zveřejněném na stánkách Středočeského kraje.

Stavba nemění využití území. Stavba není v rozporu s územním plánem.

### Informace o vydaných rozhodnutích o výjimkách

Na stavbu nebyla vydaná žádná výjimka. Jedná se o rekonstrukci stávajícího mostu, která nemění využití území.

### Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů

Požadavky dotčených orgánů jsou zpracovány v PD. Speciální požadavky dotčených orgánů nejsou.

### Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika

Zájmové území se geomorfologické stránce nachází v Hercinském systému, v geomorfologické provincii Česká vysočina, Poberounské soustavě, Brdské oblasti, Křivoklátské vrchovině, Lánské pahorkatině, okrsku Klíčavská pahorkatina.

Skalní podklad tvoří Český masiv – pokryvné útvary a postvariské magmatity kvartéru, z části kamenité až hlinitokamenité, prachovce, břidlice a droby. V údolí jsou nivní nepevněné sedimenty hlíny, písky a štěrky.

V místě stavby není žádný známý tektonický zlom.

Zájmové území leží v údolí řeky Berounky. Hladina vody je vázána na jemnozrnnou výplň dna údolí. Hladina vody pravděpodobně koresponduje s hladinou řeky.

Průzkum materiálových nalezišť a zemníků nebyl vzhledem k malému množství zemních prací proveden. Materiály pro zásypy budou z nakupovaných materiálů.

Pedologický průzkum nebyl vzhledem k povaze prací proveden. V nivě na loukách je předpokládaná tloušťka orniční vrstvy 0.1 m a tl. podorniční 0.1 m. Pozemky pod mostem a u mostu tvoří pravidelně sekané louky.

## Ochrana území podle jiných právních předpisů

Stavba se nachází v:

- ptačí oblasti Křivoklátsko,
- CHKO Křivoklátsko,
- biosférické rezervace Křivoklátsko.

V blízkosti stavby se nenacházejí památné stromy ani stromořadí.

V oblasti staveniště se nachází tyto inženýrské sítě konstrukce:

Síť, konstrukce:	Ochranné pásmo:	Majitel (správce):
kom. III. třídy	15 m od osy	KSÚS Středočeského kraje
sdělovací opt. trasa	1 m od osy	CETIN
sdělovací metal. trasa	1 m od osy	CETIN
podzemní kabel VO	–	OÚ Zbečno
sdělovací vedení	1 m od osy	ČD–Telematika
vzdušný MW spoj	–	Vodafone
nadzemní NN	–	ČEZ Distribuce
nadzemní VN	7 m od osy	ČEZ Distribuce
vodovod	1.5 m od osy	Středočeské vodárny
kanalizace dešťová	1.5 m od osy	OÚ Zbečno

Stávající sdělovací kabely pod mostem rovnoběžně s komunikací jsou zakresleny na základě odhadu správce sítě. Vytyčením na místě správce určil, že není na mostě, ale je vedle mostu cca 10 m proti toku.

Před zahájením prací budou vytyčeny všechny stávající inženýrské sítě.

## Poloha vůči záplavovému a poddolovanému území

Celé inundační území v údolí řeky je zaplavováno  $Q_{20}$  i  $Q_{100}$ . Komunikace na mostě a vlastní komunikace II/20112 je nad hladinou  $Q_{100}$ .

Spodní líc NK a průtočný profil stavba nezmenšuje.

Provizorní lávka je navržena na  $Q_{20}$ , přístupové cesty včetně provizorního chodníku jsou zatápněny již při  $Q_5$ .

Stavba se nenachází v poddolovaném území.

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

Stavba nemá negativní vlivy na okolní stavby, pozemky, ochranu okolí a nemění odtokové poměry.

## Asanace, demolice, kácení dřevin

Asanace se neprovádí.

Demolice se neprovádí. V rámci prací se odstraní mostní svršek a nahradí novým včetně nové desky mostovky.

Kácení dřevin – v rámci prací je nutno pokácet 3 vzrostlé stromy na zemním tělese u OP4 přímo u komunikace. Jedná se o lípy obvod kmene 2.5 m, 1.9 m a 1.2 m výšky cca 10 m, zdravotní stav 1x výborný, 1x dobrý a 1x špatný, atraktivita umístění stromů je nízká, stromy jsou součástí stromořadí podél silnice. Z hlediska fyto geografického členění se nachází v okrsku Křivokládko, obvodu Českomoravské mezozonikum, oblast M, fyto geografická oblast CMM.

### **Zábory ZPF nebo pozemků určených k plnění funkce lesa**

Stavba zasahuje dočasným zábořem < 1 roku do pozemků ZPF p.č. 146 v k.ú. Zbečno, p.č. 51/2, 52/2, 59/4, 58/3, 58/6, 29/2 a 59/3 v k.ú. Újezd nad Zbečnem. Velký rozsah dočasných záborů ZPF je dán požadavkem na zachování provozu pěších po dobu stavby. Celkový dočasný zábor pozemků ZPF je 1101 m<sup>2</sup>, trvalé záboř ZPF nejsou.

Pozemky určené k plnění funkce lesa nejsou dotčeny.

Záboř jsou řešeny v zábořovém elaborátu. Zábořový elaborát tvoří samostatnou přílohu projektové dokumentace.

### **Územně technické podmínky**

Příjezd na staveniště je možný po stávající silnici III/20112.

Vzhledem ke svému charakteru nemá stavba nároky na trvalé připojení na zdroje vody a energií. Potřeba vody a energií vznikne pouze při stavebních pracích. Vodu a energii si zhotovitel zajistí z místních nebo mobilních zdrojů.

Odvodnění komunikace je zajištěno gravitačně na přilehlý terén. Prostor pod mostem je odvodněn do toku řeky. Stavba nemění způsob odvodnění pozemků, ani množství odváděných dešťových vod. Stavba nevytváří nové zpevněné plochy.

Bezbariérový přístup ke stavbě je zachován.

### **Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice**

OÚ Zbečno plánuje vybudování kanalizace a vodovodu v termínu < 03/2021. V rámci prací budou budovat i kanalizaci a vodovod vedle provizorní lávky pro pěší. Trasy jsou zakreslené v projektové dokumentaci.

### **Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje**

Viz samostatná příloha zábořový elaborát.

### **Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo**

Stavba nevytváří nová ochranná pásma.

### **Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření**

Podloží stavby je již konzolidováno, proto se sedání podloží nepředpokládá.

Na mostě jsou osazeny měřicí značky na sledování dle ČSN 73 6221.

### **Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu**

Most po opravě je součástí veřejné místní komunikace. Most nevyžaduje napojení na technickou infrastrukturu.

## 2. Celkový popis stavby

### 2.1. Celková koncepce řešení stavby

Jedná se o změnu dokončené stavby. Stavba zachová stávající vzhled mostu (betonové oblouky NK, čelní zdi a betonové zábradlí). Účel užívání stavby se opravou mostu nemění.

Předmětem stavby je provedení izolace stávající nosné konstrukce, nových zásypů NK, říms, zábradlí a vozovky. V rámci prací se na mostě vybuduje chodník a VO se přesune na pravou stranu.

Jedná se o trvalý most na veřejné komunikaci s novým VO. Pro pěší provoz je zřízena provizorní lávka včetně provizorního VO.

#### Výjimky a odchýlná řešení

Na stavbu nejsou vydána povolení výjimek z technických požadavků, bezbariérové užívání stavby nebo odchýlná řešení z platných předpisů a norem. Stavba je navržena dle požadavků na bezbariérové užívání staveb.

#### Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Podmínky jsou zpracované v dokumentaci. Ze závazných stanovisek dotčených orgánů nevyplývají zvláštní nároky na řešení stavby.

#### Celkový popis koncepce řešení stavby

Stávající šířkové uspořádání na mostě: šířka vozovky 4.8 m, oboustranný bezpečnostní odstup 0.8 m, tj. šířka mezi zábradlími 6.4 m nevyhovuje současným předpisům.

Stávající komunikace v obci před mostem je šířkově omezena stávajícími budovami, ploty a chodníky, šířkově navazuje na komunikaci na mostě a rozšiřuje se do křižovatky. Stávající komunikace za mostem má šířku 4.9 až 5.2 m.

Stávající navazující komunikace má střešovitý příčný sklon, podélný sklon je 0.1% (klesá ze Zbečna) je téměř vodorovný a neumožňuje řádné odvodnění vozovky. Na mostě je 6 ks odvodňovačů na každé straně vyvedených skrz nosnou konstrukci pod most.

Navazující komunikace má šířku vozovky ~5.8 m, je na násypu výšky cca 1.5 m, příčný sklon vozovky je střešovitý 1.5 % – 3.7 %, podélný sklon je v místě mostu vytvořen konstantní 0.57 %, celkově je komunikace v mírném údolnicovém oblouku.

#### Údaje o současném stavu

Na základě poslední hlavní prohlídky mostu z 2017 a dle diagnostického průzkumu z 2015 je stavební stav spodní stavby IV uspokojivý a nosné konstrukce též IV uspokojivý.

V rámci diagnostického průzkumu byl proveden výpočet zatížitelnosti mostu V-CZEN. Normální zatížitelnost je 23 t, výhradní zatížitelnost je 45 t a výjimečná zatížitelnost je 93 t. Výpočet je proveden pro oslabené průřezy dle diagnostického průzkumu.

V projektové dokumentaci byl proveden přepočet V-CZEN pro novou desku a nové šířkové uspořádání na mostě. Ve výpočtu byly použity předpoklady z diagnostického průzkumu a model z předchozího výpočtu. Nová normální zatížitelnost je 23 t, výhradní zatížitelnost je 43 t a výjimečná zatížitelnost je 94 t. Změna je dána novým stálým zatížením a zejména posunem zatěžovacího prostoru na kraj oblouku a tím ke zmenšení příčného roznosu.

#### Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Most není chráněnou památkou ani není v památkové zóně.



Most zasahuje do ochranných pásem viz kapitola ochrana území.

V oblasti staveniště se nachází tyto inženýrské sítě – viz kap. 1. Sítě jsou zakresleny v projektové dokumentaci.

### **Navrhované parametry stavby**

V rámci opravy bude provedena izolace rubu NK a čelních zdí, nová bet. mostovka, vozovka, římsy a zábradlí. Spodní stavba a NK zůstávají zachovány.

Podrobněji viz kap. technický popis SO.

### **Základní technické parametry stavby**

V rámci stavby je upravena komunikace v délce ~191 m. Směrové vedení komunikace je zachováno. Výškové řešení je upraveno tak, aby byl zajištěn minimální podélný sklon na mostě, příčný sklon vozovky na mostě je jednostranný 2.5 %, před a za mostem se plynule napojuje na stávající stav. Šířka vozovky na mostě je zachována stávající, na pravé straně je vytvořen jednosměrný chodník.

Kapacita převáděné komunikace se nemění, kapacita průtočného prostoru pod mostem je zachována.

Na mostě je navržen pouze jednostranný jednosměrný chodník a je zachována šířka vozovky mezi obrubníky, protože z prostorových důvodů v obci Zbečno nelze rozšířit most.

Stavba bude provedena za vyloučeného silničního provozu, je navržena objízdná trasa. Provoz pěších je zachován po provizorní lávce pro pěší cca 200 m po proudu.

Podrobněji viz kap. technický popis SO.

### **Základní bilance stavby**

Stavba po svém dokončení nemá potřebu médií a hmot, neprodukuje odpady a emise. Dešťová voda je příčným a podélným spádem vozovky odváděna na krajnici do obrubníkových odvodňovačů a do toku pod mostem.

### **Základní předpoklady výstavby**

Most je rekonstruován v jedné etapě, předpokládaná doba prací je jedna stavební sezóna.

Stavba bude předána do užívání najednou jako jeden celek.

### **Základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz**

Předčasné užívání a zkušební provoz se nepředpokládá.

### **Orientační náklady stavby**

Celkové orientační náklady stavby 45 mil.Kč bez DPH.

## **2.2. Celkové urbanistické a architektonické řešení**

Most zachovává stávající linii stavby (hrana římsy, hrana vozovky, betonové zábradlí, oblouky NK) a navazuje na linii tělesa komunikace (hrana vozovky a tělesa komunikace). Pohled na most bude zachován.

Stavba stávající urbanistické a architektonické řešení nemění.

---

### **2.3. Celkové stavebně technické řešení**

#### **Celková koncepce**

Podkladem pro návrh technického řešení opravy mostu byla dokumentace pro územní řízení a pro stavební povolení.

SO 181 DIO je navržena objízdná trasa pro automobilovou dopravu.

SO 201 Most má obdobné parametry, jako stávající.

SO 441 a SO 442 jsou definitivní a provizorní přeložky stávajících kabelů na mostě včetně osvětlení provizorní lávky pro pěší.

SO 901 Provizorní lávka pro pěší je navržena jako dočasná konstrukce po dobu stavby na Q<sub>20</sub>, lávka, rampy i chodníky jsou bezbariérové.

#### **Celková bilance nároků**

Stavba po svém dokončení nemá nároky na teplo, teplou vodu ani elektrickou energii. Během výstavby si zhotovitel zajistí zdroje energií vlastními silami, tj. z vlastních zdrojů nebo dohodou se správci zdrojové sítě.

#### **Celková spotřeba vody**

Stavba po svém dokončení nemá nároky na spotřebu vody.

#### **Celkové produkované množství a druhy odpadů**

Stavba vyprodukuje odpady zejména kámen, beton, ocel, zemina a izolace. S odpady a vyzískaným materiálem bude nakládáno dle platných předpisů zejména s respektováním zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů.

#### **Emise během výstavby**

Během stavby dojde ke zvýšené zátěži emisemi ze stavebních strojů, zejména během provádění zemních prací. Zhotovitel přednostně použije stroje s nízkými emisemi.

Budou přijata opatření omezující prašnost stavebních prací.

#### **Hluk**

Pro minimalizaci vlivu stavebních prací na okolí stavby budou při výstavbě dodržována především následující pravidla:

- Hlučné práce budou přednostně prováděny v pracovních dnech v denní době od 8.00 do 18.00.
- Bude respektován noční klid.
- Budou dodržovány limity hluku definované v nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.
- Při výstavbě budou použity moderní mechanismy se sníženou hlučností.
- Provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni bude zkrácen, práce bude rozdělena do více dnů po menších časových úsecích (snížení ekvivalentní hladiny).
- Hlukově náročné práce budou kombinovány s pracemi o nízké hlučnosti (snížení ekvivalentní hladiny).

#### **Emise z dopravy během provozu**

Stavba nezvyšuje produkci emisí ani hluku z provozu na místní komunikaci v předmětné oblasti.

#### **Požadavky na kapacity veřejných sítí**

Stavba nemá nároky na trvalé připojení k veřejné komunikační síti.

## **2.4. Bezbariérové užívání stavby**

Stavba je navržena v souladu se zásadami pro používání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Jsou zachovány nebo vytvořeny přirozené vodící linie změna povrchu (vozovka – nebezpečná krajnice, vozovka – římsa, zábradlí), obrubník.

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

Stavba je navržena pro bezpečné užívání dle platných předpisů.

## **2.6. Základní technický popis stavebních objektů**

Stavba bude provedena za vyloučení silničního provozu. Silniční provoz bude veden po objízdě trase.

Provoz pěších je zachován po provizorní lávce pro pěší. Lávka je navržena bezbariérově.

Stávající most je v nevyhovujícím stavebním stavu, zatéká na nosnou konstrukci, tvoří zúžené místo na komunikaci, má omezenou zatížitelnost a zádržný systém neodpovídá současným předpisům.

### **2.6.1. Silniční řešení**

Vzhledem k povaze stavebních prací a rozsahu zásahu do vozovky zde není samostatný objekt komunikace.

Komunikace na mostě je v přímé, před mostem je mírný pravotočivý oblouk s rozšířením do nedaleké křižovatky, za mostem je prudký levotočivý oblouk.

Stávající příčný sklon je na mostě a před mostem střežovitý 0.1 % až 0.8 %, v oblouku za mostem je jednostranný až 10 %, na přilehlé části komunikace je střežovitý.

Nový příčný sklon na mostě je jednostranný konstantní 2.5 %, před a za mostem se plynule napojuje na stávající.

Stávající podélný sklon na mostě je téměř vodorovný 0.1 %.

Nový podélný sklon je vytvořen s údolnicovými oblouky v místech stávajících odvodňovačů tak, aby byl podélný sklon min. 0.6 %.

Výškové řešení viz samostatná příloha SO 201.

Příčné uspořádání na mostě je bezpečnostní odstup 0.5 m, vozovka šířky 4.8 m, bezpečnostní odstup 0.5 m a chodník šířky 0.75 m. To je šířka mezi obrubníky 4.8 m, mezi zábradlími 6.65 m.

Na mostě není kategoriální šířka dle ČSN.

### **2.6.2. SO 181 DIO**

Objízdě trasa je obousměrná, je vedená po komunikacích II. a III. třídy, v okrese Rakovník, kraj Středočeský.

Trasa vede od mostu po komunikaci II/201 do Křivokláta, dále po sil. II/236 přes Roztoky na sil. III/23619 a po sil. III/20112 do obce Újezd nad Zbečnem.

Délka objízdě trasy je 21 km, nejmenší únosnost mostu na objízdě trase je  $V_n = 18$  t,  $V_r = 48$  t.

Vzhledem k šířce komunikace III/20112 v obci Újezd nad Zbečnem a pohybu pěších po komunikaci bude zde doprava řízena pomocí semaforů.

Zastávky BUS u nádraží a zastávka v obci Újezd nad Zbečnem budou po dobu stavby mimo provoz, linka 555 bude ukončena v zastávce před mostem.

Provizorní vedení pěších – viz SO 901.

### 2.6.3. SO 201 Most

Most je založen pravděpodobně plošně, Opěry a pilíře jsou masivní betonové s kamennými nárožími na návodní straně. Křídla jsou rovnoběžná, betonová. Spodní stavba je opatřena omítkou.

Stávající nosnou konstrukci tvoří tři betonové tříkloubové oblouky tl. 0.8 až 0.9 m, šířky 5.8 m s čelními zídками tl. 0.9–2.0 m, klouby jsou u podpor a ve vrcholech oblouků. Oblouky jsou z prostého betonu, oblasti kloubů jsou vyztužené. Zásyp nad oblouky je výšky až 4.5 m. Oblouky i čelní zídky jsou opatřeny omítkou.

V roce 1993 byla mezi čelními zídками vybetonovaná ŽB deska tl. 0.2 m s ocelovými táhly zakotvenými v původních římsách.

Římsy a zábradlí jsou železobetonové, na římsách jsou u vozovky kamenné obrubníky a mají živичný kryt. Mostní závěry elastomerové nad každým kloubem. To je celkem 9 ks.

Vozovka je živичná tl. 90 mm, na ŽB desce je vyrovnávací beton.

Stávající odvodnění na mostě tvoří 6 ks odvodňovačů na obou stranách vozovky vyvedených pod most ocelovými trubkami skrz nosnou konstrukci.

Cizí zařízení – na mostě jsou stožáry VO s vedením na boku římsy a sdělovací vedení vedené pravděpodobně ve vozovce. Dále je na mostě umístěna pamětní deska z doby výstavby mostu v roce 1924 a z rekonstrukce v roce 1994.

Základní charakteristiky mostu jsou následující:

Délka přemostění:	120.5 m
Délka mostu:	140.6 m
Délka nosné konstrukce:	122.0 m
Rozpětí pole:	40+41.5+40= 121.5 m
Šikmost mostu:	kolmý
Volná šířka mostu:	stávající: 6.40 m, nová: 6.40 m až 6.55 m
Šířka průchozího prostoru:	stávající: 2x 0.80 m, nová: 1.10 m až 1.25 m
Šířka mostu:	stávající: 6.86 m, nová: 6.88 m až 7.01 m
Výška mostu nad terénem:	11.3 m
Stavební výška (k vrcholu klenby):	0.46 m
Plocha nosné konstrukce mostu:	7.01 x 122.0 = 855.2 m <sup>2</sup>

**V rámci rekonstrukce se provede** odstranění zábradlí, říms, vozovky a zásypů nad klenbou.

Provede se zajištění stability čelních zdí po dobu stavby, provedení izolace rubu oblouků a čelních zdí, provedení zásypů, provedení nové ŽB desky mostovky, mostní izolace vozovky, říms včetně odvodňovačů a chrániček. Dále osazení betonového zábradlí a stožárů VO.

V obci Zbečno je pravá římsa se zábradlím a chodník před mostem vedena na stávající opěrné zdi před hospodou. Protože je mezi zdí a stávajícím schodištěm u restaurace nutno přesně zachovat stávající stav, je na zdi chodník zúžen z 0.75 m na 0.6 m.

Na konci mostu jsou na obou stranách vybudovány nové opěrné zdi, aby bylo možno napojit most na stávající zemní těleso. Z důvodu pozemků nelze zemní těleso rozšířit. Pata stávajícího zemního tělesa je již na soukromých pozemcích.

V rámci opravy mostu je změněn střechovitý příčný sklon vozovky na jednostranný a na pravé straně je vytvořen chodník. Vnější líc je rozšířen o 0.15 m. Mostní odvodňovače jsou navrženy obrubníkové s vyvedením do boku mimo nosnou konstrukci. Niveleta je vyspádována k odvodňovačům. Je dodržen minimální podélný sklon 0.6 % dle ČSN.

Dále se v rámci rekonstrukce provádí napojení vozovky.

Na celou délku úpravy je navržena vozovka:

Asf. beton pro ohrusné vrstvy	ACO 11S PmB	40 mm	ČSN EN 13108-1
Postřik spojovací	PS-EP	0.35 kg/m <sup>2</sup>	ČSN EN 13 808
Asf. beton pro ložné vrstvy	ACL 16S PmB	70 mm	ČSN EN 13108-1
Postřik spojovací	PS-EP	0.35 kg/m <sup>2</sup>	ČSN EN 13 808
Asf. beton pro podkladní vrstvy	ACP 16S PmB	60 mm	ČSN EN 13108-1
Postřik infiltrační	PI-EP	0.8 kg/m <sup>2</sup>	ČSN EN 13 808
Směs stmelená cementem	SC C8/10	170 mm	ČSN EN 14227-1
Šterkodrt', třída A	ŠD A 0-32	250 mm	ČSN 73 6126
Celkem		590 mm	

Na koncích úpravy bude pro napojení vozovky na stávající stav použita vozovka tl. 110 mm resp. 40 mm se spojovacím postřikem v délce cca 5 m.

Na mostě je skladba:

Asf. beton pro ohrusné vrstvy	ACO 11S PmB	40 mm	ČSN EN 13108-1
Postřik spojovací	PS-EP	0.35 kg/m <sup>2</sup>	ČSN EN 13 808
Asf. beton pro ložné vrstvy	ACL 16S PmB	50 mm	ČSN EN 13108-1
Postřik spojovací	PS-EP	0.35 kg/m <sup>2</sup>	ČSN EN 13 808
litý asfalt	MA 16 IV PmB	40 mm	ČSN EN 13108-1
pečetící vrstva		5 mm	
Celkem		135 mm	

Pro všechny vrstvy na mostě a mimo most pro ohrusnou a ložní vrstvu bude použit modifikovaný asfalt PmB 25-55/55. Ve vrstvě SC budou provedena opatření proti vývoji reflexních trhlin do asfaltových vrstev. Opatřením je nařezání vrstvy SC po ~5 m do hl. 50 mm.

Vodorovné dopravní značení nebude provedeno.

U svislého dopravního značení bude zpět osazeno stávající omezení zatížitelnosti B13 s dodatkovou tabulkou E5 a dopravní značení s omezením zatížení na nápravu B14 odstranit.

Označení mostu bude zachováno. Zachovány budou též historické informační tabulky o mostě.

V rámci SO 201 bude provedena ochrana stávajících optických tras fy CETIN pod mostem jako ochrana proti staveništnímu provozu vrstvou betonových panelů uložených na šterkopískovém podsypu a geotextilií. Odkrytí optické trasy se nepředpokládá. Předpokládaná hloubka uložení optických tras je 0.9 m pod terénem.

Staveništní příjezd pod most na inundaci u nádraží je sjezdem za mostem vpravo a po inundaci pod most. Příjezd je dočasném záboru stavby.

#### 2.6.4. SO 441 Veřejné osvětlení – provizorní stav

Při opravě Masarykova mostu přes Berounku bude přerušen silniční a pěší provoz. Přerušeno bude i vedení veřejného osvětlení. Na obchozí trase pro pěší ve směru z obce k nádraží bude zřízena provizorní lávka, jejíž osvětlení bude předmětem tohoto stavebního objektu.

Zmíněné **provizorní osvětlení** bude instalováno podél dříve postavené provizorní lávky pro pěší v místě brodu přes řeku Berounku v poloze níže od mostu. K tomuto provizoriu v celkové délce 180m bude použito dřevěných stožárů, ramíkových svítidel a závěsného kabelu s napojením na stávající „světelnou“ fázi společného distribučního rozvodu nn na kraji obce. Vedení je navrženo dle požadavku s přechodem kabelového závěsu přes koryto Berounky bez přímé vazby na konstrukci lávky (viz požadavek na možnost rychlé demontáže lávky při povodni).

#### 2.6.5. SO 442 Veřejné osvětlení – definitivní stav

Předmětem prací objektu je výstavba nového veřejného osvětlení mostu vyvolaná jeho rekonstrukcí. Vzhledem k přerušení pěšího i silničního provozu po dobu stavby nebude zřizováno provizorní osvětlení mostu a navazující silnice směr Újezd nad Zbečnem, ale bude v rámci souvisejícího SO 441 provedeno osvětlení podél provizorní lávky pro pěší přes řeku dolní části obce.

V návrhu **nového osvětlení** mostu vycházel projektant z požadavku platných norem a předpisů i požadavku na typové vybavení světelných zdrojů shodné se zbývajících částí komunikace (ulice) v obci. Nové osvětlení bude obnoveno s obdobným rozmístěním světelných bodů (4 stožáry), jako bylo osvětlení na mostě před jeho rekonstrukcí. Změnou je umístění stožárů na opačné straně, kde bude chodník pro pěší, jakož i umístění stožárů uprostřed mostních polí. Pro osvětlení bude použito sadových ocelových osvětlovacích stožárů v. 6m bez výložníku s LED světelnými zdroji. Osvětlovací stožáry budou na mostě v přírubovém provedení (3ks) s osazením na konzole vně mostního zábradlí. Obnoven bude i stavbou dotčený stožár na předmostí směr Újezd nad Zbečnem osazený do pouzdrového betonového základu. Na celou délku mostu bude mezi stožáry na předmostích natažen „hlavní“ napájecí kabel vč. dvou příčných kabelových prostupů přes vozovku před a za mostem. Celková délka tohoto kabelového propojení bude cca 200 m. Od stožárů na předmostích budou až ke každému svítidlu na mostě nataženy přímé nepřerušené (odjištěné) kabely. V rámci prací tohoto SO budou provedena i ochranná opatření stožárů proti blesku. Po mostní opěře na levobřežní straně a na mostním pilíři na pravém břehu budou zřízeny zemniče. Po zprovoznění nového mostu bude provedena demontáž osvětlení podél provizorní lávky.

### 2.6.6. SO 901 Provizorní lávka pro pěší

Provizorní lávka bude použita na jednu stavební sezónu mimo zimu a mimo tání ledů na řece a je řešena jako bezbariérová s max. sklonem 8 %.

Lávka je navržena na Q<sub>20</sub> dle požadavku ČSN 736201 pro návrhovou kategorii 4. Byl optimalizován počet podpor v korytě a konstrukce lávky. Spodní líc nosné konstrukce je 0.5 m nad Q<sub>20</sub>.

Hlavní nosnou konstrukci tvoří čtveřice ocelových nosníků. Mezi nosníky bude vloženo příčné příhradové zavětrování. Mostovka z fošen je na nosné konstrukci uložena přes dřevěné příčníky. Zábradlí je dřevěné. Na březích je lávka uložena na panelové rovinanině, v korytě tvoří podpory ocelové podpory PIŽMO založené na podkladním betonu na jímce ze štěrovník vyplněné štěrkem. Jímka je ochráněna kamenným záhozem proti vodě. Pro konstrukci provizorní lávky je možné použít i jiný inventární systém při zachování požadavků z projektové dokumentace a stavebního povolení.

Konstrukce lávky z lehkých prvků je volena z důvodu omezeného přístupu těžké techniky hlavně na straně u Zbečna šířka vozovky je zúžena až na 2.8 m.

Přístup na lávku zajišťují rampy. Aby byl zachován sjezd k půjčovně ve Zbečně, je násyp ohrazen kamennou rovinaninou. Rampy jsou ve sklonu max. 8 %.

Na inundaci u nádraží je chodník veden po terénu. Konstrukci chodníku tvoří hutněný štěrkopísek na geotextilii.

Z inundace vede chodník po rampách na svahu k silnici u nádraží. Rampy jsou ve sklonu max. 8 %. Rampy tvoří dřevěná mostovka se zábradlím vedená po dřevěných podporách anebo je tvoří jiný vhodný inventární materiál. Rampa je vyvedena mimo stromy u silnice.

Při Q<sub>5</sub> jsou přístupy na lávku (začátek rampy ve Zbečně i chodník na louce směrem k nádraží) již zaplaveny.

Při zvýšených průtocích Q<sub>5</sub> bude provoz na lávce vyloučen.

Mostovka lávky (dřevěná konstrukce na ocelových nosnících – příčníky, mostiny a zábradlí) bude zajištěna proti odplavení v polích č. 3 a 4. V polích č. 1, 2 a 5 bude mostovka demontovatelná. Nosníky budou pospojovány lany zakotvenými na břehu a zajištěny proti odplavení. Podpory na břehu jsou proti odplavení ochráněny.

Při zvýšené průtoku:

- při Q<sub>5</sub> již nelze lávku použít, protože jsou již zaplavené přístupy na lávku (příjezdová cesta ve Zbečně a část nivy na straně u nádraží),
- stavba demontuje dřevěnou mostovku lávky v polích č. 1, 2 a 5,
- při hrozbě průtoku nad Q<sub>20</sub> stavba lávku odstraní z koryta celou.

Rampy a chodník jsou osvětleny provizorním VO viz samostatný objekt. Sloupy VO nejsou s lávkou spojeny a v případě zvýšeného průtoku jsou odstranitelné včetně závěsného kabelu.

Stavební příjezd na inundaci na straně u nádraží je po inundaci od mostu. Stávající inženýrské sítě na inundaci budou proti poškození staveništním provozem ochráněny betonovými panely vrstvou bet. panelů uložených na štěrkopískovém podsypu a geotextilii. Odkrytí kabelů se nepředpokládá. Předpokládaná hloubka uložení sítí je 0.9 m pod terénem.

## **2.7. Základní popis technických a technologických objektů**

Technické a technologické objekty zde nejsou.

## **2.8. Zásady požárně bezpečnostního řešení**

Stavební objekty svým konstrukčními prvky nevyvolává nároky na požárně bezpečnostní řešení dle kmenové normy ČSN 73 0802. Spodní stavba, nosná konstrukce, římsy a zábradlí jsou betonové. Nejsou použity hořlavé materiály. Výpočet a posouzení odstupových vzdáleností, vymezení požárně nebezpečných prostorů, dělení na požární úseky a stupeň požární bezpečnosti se nestanovuje. Únikové cesty, počet osob ani počet osob se omezenou schopností pohybu nejsou řešeny, na stavbě nevznikne uzavřený prostor.

Poloha a velikost nástupních ploch je beze změn. Způsob odběru požární vody nebude celkovou opravou mostu dotčen. Během stavby bude zachován přístup ke stávajícím hydrantům, v místě stavby nejsou. Pro vlastní objekt není požární voda požadována.

Vzhledem k charakteru stavby nejsou stavební objekty vybaveny požárně bezpečnostními zařízeními.

Přístupové komunikace na stavbu zůstávají zachovány po stávající komunikaci III/20112.

Původní parametry zařízení umožňující protipožární zásah nejsou zhoršeny. Příjezd a průjezd požární techniky je zabezpečen stávající komunikací III/20112 a po dobu rekonstrukce mostu po objízdné trase. Objízdná trasa vede obousměrně po stávajících komunikacích II. a III. třídy, pouze vzhledem k šířce komunikace je v obci Újezd nad Zbečnem v úseku délky 470 m vedena jednosměrně pomocí semaforů.

Po dobu stavby musí být zajištěn příjezd a přístup požární techniky k okolním objektům. Případné omezení průjezdnosti v důsledku výkopových prací bude ohlášeno 14 předem na adrese u místně příslušného HZS.

## **2.9. Úspora energie a tepelná ochrana**

Vzhledem k povaze stavby nebylo řešeno.

## **2.10. Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí**

Zhotovitel si zajistí vodu z místních nebo mobilních zdrojů. Vypouštění nepřečištěné vody přímo do toku je nepřípustné. Veškerá voda musí být před vypouštěním přečištěna. Její vypouštění musí být projednáno s příslušným orgánem. Veškeré sanitární buňky zařízení staveniště budou vybaveny fekální jímkou pro zachycení odpadní vody, která bude pravidelně vyvážena. Volné vypouštění znečištěné vody je nepřípustné. Pohonné hmoty a závadné látky budou zásadně skladovány mimo dosah vody na zpevněné ploše.

Vlastní stavba po svém dokončení nemění vliv na okolí. Během stavby dojde ke zvýšení hluku a prašnosti vlivem stavební činnosti. Stavba provede technická opatření ke snížení tohoto vlivu, např. kropení vodou, provádění hlučné činnosti ve vhodných denních časech.

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

### **Ochrana před pronikáním radonu z podloží**

Jedná se o mostní stavbu. Ochrana proti radonu se na stavbách tohoto charakteru neprovádí.



---

### **Ochrana před bludnými proudy**

Opatření proti bludným proudům definuje TP 124. Při návrhu opatření je také třeba dodržet požadavky ČSN EN 206-1 a navazujících předpisů.

Korozní průzkum nebyl proveden. Je navržen stupeň ochranných opatření č. 3 dle TP 124, to je primární a sekundární ochrana a konstrukční opatření.

Lampy VO jsou v rámci SO 442 uzemněny pod most.

### **Ochrana před technickou seizmicitou**

Vzhledem k povaze stavby nebylo řešeno.

### **Ochrana před hlukem**

Vzhledem k povaze stavby nebylo řešeno.

Most po rekonstrukci nezvýší hladinu hluku v okolí.

### **Protipovodňová opatření**

Rekonstrukce nemění stávající protipovodňová opatření.

Vozovka na mostě je nad  $Q_{100}$ .

Stavba respektuje záplavové území.

### **Ochrana před ostatními účinky - vlivem poddolování, výskytem metanu apod.**

Stavba se nenachází na území ohroženém poddolováním nebo výskytem metanu.

Stavba se nenachází na území ohroženém sesuvy nebo zemětřesením.

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

Stavba není připojena na technickou infrastrukturu.

## **4. Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie**

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

Viz kapitola 2.4.

### **Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu,**

Stavba je napojena na stávající komunikaci III/20112.

### **Doprava v klidu**

Vzhledem k povaze stavby nebylo řešeno.

### **Pěší a cyklistické stezky**

Ze Zbečna přes most k nádraží vede chodník pro pěší.

Na mostě je navržen jednostranný chodník viz SO 201.

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

V rámci stavby není navržena výsadba zeleně.

Upravované svahy násypů se ohumusují a provede se hydroosev travní směsí včetně prvního pokosení.

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

### **6.1. Řešení vlivu stavby na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda**

Jedná se o rekonstrukci mostu na stávajícím místě. Vlivem stavby nedojde k ohrožení zdraví osob nebo životního prostředí. Ke krátkodobému ovlivnění okolí může dojít pouze během stavebních prací.

Pro minimalizaci vlivu stavebních prací na okolí stavby budou při výstavbě dodržována především následující pravidla:

- Hlučné práce budou přednostně prováděny v pracovních dnech od 7.00 do 17.00. Bude respektován noční klid. Budou dodržovány limity hluku definované v nařízení vlády č. 88/2004 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Při výstavbě budou použity moderní mechanismy se sníženou hlučností.
- Prašnost bude snižována pravidelným úklidem a kropením.
- Pohonné hmoty a ostatní závadné látky budou skladovány na zpevněné ploše mimo zátopové území. Zařízení staveniště bude vybaveno fekálními jímkami.
- Se závadnými látkami bude nakládáno tak, aby nevnikly do povrchových nebo podzemních vod a neohrožily jejich prostředí.
- Stromy v blízkosti stavby budou při stavebních pracích ochráněny proti poškození.

V oblasti stavby se nenacházejí vodní zdroje nebo léčebné prameny.

Nakládání s odpady bude probíhat dle platných předpisů.

V rámci stavby dochází k dočasnému záboru < 1 roku pozemků ZPF.

### **6.2. Řešení vlivu stavby na přírodu a krajinu**

V rámci stavby se neprovádí speciální ochrana dřevin, památných stromů, rostlin a živočichů. Pro zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod. stavba neprovádí žádná opatření.

### **6.3. Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000**

Stavba zasahuje do:

- ptačí oblasti Křivoklátsko,
- CHKO Křivoklátsko,
- biosférické rezervace Křivoklátsko.

Zákres chráněných oblastí, památných stromů a pod – viz příloha snímek chráněných území z map <http://www.ochranaprirody.cz/uzemni-ochrana/natura-2000/>.

### **6.4. Zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí**

Podmínky jsou zapracovány v dokumentaci. Nejsou vydané speciální podmínky.

### **6.5. Zohlednění podmínek záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci**

Stavba nespadá do režimu zákona o integrované prevenci. Stavba nemění stávající stav.

### **6.6. Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů**

Ochranná a bezpečnostní pásma nejsou navrhována.

## **7. Ochrana obyvatelstva**

Stavba nebude využívána k ochraně obyvatelstva. Žádná ochranná opatření nebyla navržena.

## **8. Zásady organizace výstavby**

### **8.1. Technická zpráva**

#### **Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot**

Jsou navrženy výkopy a zásypy v minimálním rozsahu. Vhodný materiál z výkopů bude zpětně použit do zásypů. Ostatní materiál bude odvezen na vhodnou deponii.

#### **Odvodnění staveniště**

Odvodnění staveniště bude přirozeným spádem a vsakováním do terénu, případně odvedením do vodoteče. Při výkopových pracích bude po obvodě jam zřízena hrázka proti přítoku dešťové vody. Do vodoteče je zakázáno vpouštět znečištěnou vodu stavebním materiálem, oleji nebo pohonnými hmotami.

#### **Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu**

Přístup na staveniště je po stávající komunikaci III/20112. Zařízení staveniště musí splňovat požadavky bezpečnosti silničního provozu (vjezdy, výjezdy, rozhled pro zastavení) a požadavky havarijního a povodňového plánu. Technická infrastruktura stavby bude zajišťována mobilním způsobem zhotovitelem nebo dohodou se správcí zdrojové sítě.

#### **Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky**

Provádění stavby nemá vliv na okolní stavby.

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

Ochrana okolí staveniště bude provedena v souladu s požadavky BOZP. Pro zařízení staveniště nebude prováděno žádné kácení dřevin.

#### **Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště**

Stavba vyžaduje dočasný zábor pozemků. Po dokončení stavby bude terén uveden do původního stavu. Trvalý zábor není. Dočasné a trvalé zábory viz přílohy Katastrální situační výkres, Koordinační situační výkres a Záborový elaborát.

#### **Požadavky na bezbariérové obchozí trasy**

Obchozí trasa je navržena jako bezbariérová – viz SO 901.

#### **Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace**

Nakládání s odpady řeší příloha „Projekt odpadového hospodářství“. Zásadní odpady:

- beton z demolice mostu – cca 380 m<sup>3</sup>, na skládku
- asfaltová vozovka – cca 90 m<sup>3</sup>, na skládku

Předpokládá se maximální využití stávajícího použitelného materiálu.

**Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin**

Bilance zemních prací je zachována, směrové a výškové řešení mostu je odpovídá stávajícímu stavu. Výkopy jsou navrženy v minimálním rozsahu a vhodný materiál z výkopů bude zpětně použit do zásepů. Ostatní materiál bude odvezen na vhodnou deponii.

**Ochrana životního prostředí při výstavbě**

Během výstavby musí stavba zamezit poškozování přírody. Je třeba zabránit ohrožení kvality povrchové nebo podzemní vody. Bude prováděn pravidelný úklid prostoru staveniště. Stavební materiál a odpady budou skladovány tak, aby nemohlo dojít k jejich nekontrolovanému úniku. Smýcení bude provedeno v minimálním rozsahu. Prašnost bude snižována pravidelným úklidem příjezdových komunikací užívaných stavbou. Při bouracích pracích bude k omezení prašnosti použito kropení.

**Podmínky pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví.**

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

Vzhledem k 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. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí,
- 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.

**Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb**

Stavbou nejsou dotčeny jiné stavby, proto není řešeno bezbariérové užívání jiných staveb.

**Zásady pro dopravní inženýrská opatření**

Během výstavby je navržena objízdná trasa po komunikacích II. a III. třídy viz SO 181.

Pro pěší provoz je proti toku navržena provizorní lávka viz SO 901.

**Speciální podmínky pro provádění stavby:**

Na stavbě se vyskytují následující specifické požadavky:

- Veškeré stavební práce:
  - musí být v souladu provedeny s požadavky příslušné legislativy, především zákona č. 262/2006 Sb., zákona č. 309/2006 Sb a nařízení vlády č. 591/2006 Sb. v platném znění.
  - musí být zkoordinovány s ostatními pracemi na staveništi. Při stavebních pracích musí být postupováno v souladu s plánem BOZP.
- Veškeré bourací práce:
  - smějí být provedeny pouze na základě v předstihu zpracovaného a odsouhlaseného technologického postupu. Technologický postup musí řešit všechny fáze demolice, musí být zajištěna stabilita všech částí konstrukce během celého postupu prací.
  - smějí být zahájeny pouze, pokud k tomu byl odpovědnou osobou vydán písemný příkaz a pokud bylo pracoviště vybaveno pomocnými konstrukcemi, materiálem a pomůckami stanovenými v technologickém postupu.
- Veškeré trvalé i dočasné konstrukce budou přizpůsobeny výstavbě nosné konstrukce.
- Při stavebních pracích musí být účinně zabráněno pádům předmětů a materiálu do prostoru pod mostem.
- Před zahájením prací budou vytyčeny všechny podzemní inženýrské sítě a konstrukce.
- Stavba musí zajistit stabilitu čelních zdí při odstranění stávající betonové desky a zásypů nad klenbami.
- Odtěžení a provádění zásypu kleneb musí být prováděno po vrstvách tak, aby rozdíl nebyl větší než 0.5 m.
- V rámci výstavby bude staveniště umístěno na uzavřené části komunikace. Před zahájením výstavby musí zhotovitel požádat o zvláštní užívání komunikace.
- Při provádění stavby je nutné respektovat požadavky uvedené ve vyjádřeních správců sítí.

**Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu**

Polohy zařízení staveniště si určí zhotovitel. Předpokládá se, že bude využita uzavřená část místní komunikace. Přístup na staveniště je po stávající komunikaci.

**Postup výstavby:**

- zřízení DIO
- vytyčení staveniště, stávajících sítí a jejich ochranných pásem
- smýcení náletové dřeviny, sejmutí ornice
- provizorní cesta a lávka pro pěší SO 901
- provizorní přeložka veřejné osvětlení SO 441
- odstranění zábradlí a stožárů VO
- odstranění vozovky
- zajištění stability čelních zdí a kleneb
- odstranění říms a betonové desky mostovky
- odstranění zásypu kleneb po vrstvách
- odstranění izolace rubu čelních zdí a kleneb
- sanace rubu čelních zdí a kleneb
- odvodnění rubu kleneb
- izolace rubu opěr
- zásyp rubu opěr hutněný po vrstvách včetně sepnutí čelních zdí
- betonová deska mostovky
- izolace desky mostovky
- sanace vnějšího líce čelních zdí a podhledu kleneb
- zhotovení říms s odvodňovači a chráničkami sítí

- stožáry a definitivní přeložka veřejného osvětlení SO 442
- zhotovení vozovky
- osazení zábradlí
- zrušení provizorní cesty a lávky pro pěší
- dokončovací práce, zrušení staveniště
- odstranění DIO

### **Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků**

Stavba nemá věcné a časové vazby na stavby jiných stavebníků.

## **8.2. Výkresy**

Výkresy viz příloha „Katastrální situační výkres“ a „Koordinační situační výkres“.

## **8.3. Harmonogram výstavby**

Viz příloha Souhrnné technické zprávy.

## **8.4. Schéma stavebních postupů**

Viz příloha u SO 201.

## **8.1. Bilance zemních hmot**

Výkopy, zásypy a násypy	Výkop (m3)	Zásyp, násyp (m3)	Rozdíl (m3)
SO 201 Most	1110	1110	0

Jsou navrženy výkopy a násypy v minimálním rozsahu. Vhodný materiál z výkopů bude zpětně použit do zásypů. Ostatní materiál bude odvezen na vhodnou deponii.

# **9. Celkové vodohospodářské řešení**

Stavba nemění množství a způsob nakládání s vodami. Stavba zachovává výměry zpevněných ploch silnice a stávající polohy odvodňovačů.

Spláskové vody nejsou.

Na půdorysném průmětu mostu se předpokládá následující množství dešťových vod:  $0.02 \times 144 \times 7.1 = 1022 \text{ l/s}$ . (Uvažován návrhový déšť s intenzitou  $200 \text{ l/ha/s}$ .)

Dešťové vody budou odvedeny 6 ks odvodňovačů po cca 22 m volně pod most.

# **10. Přílohy**

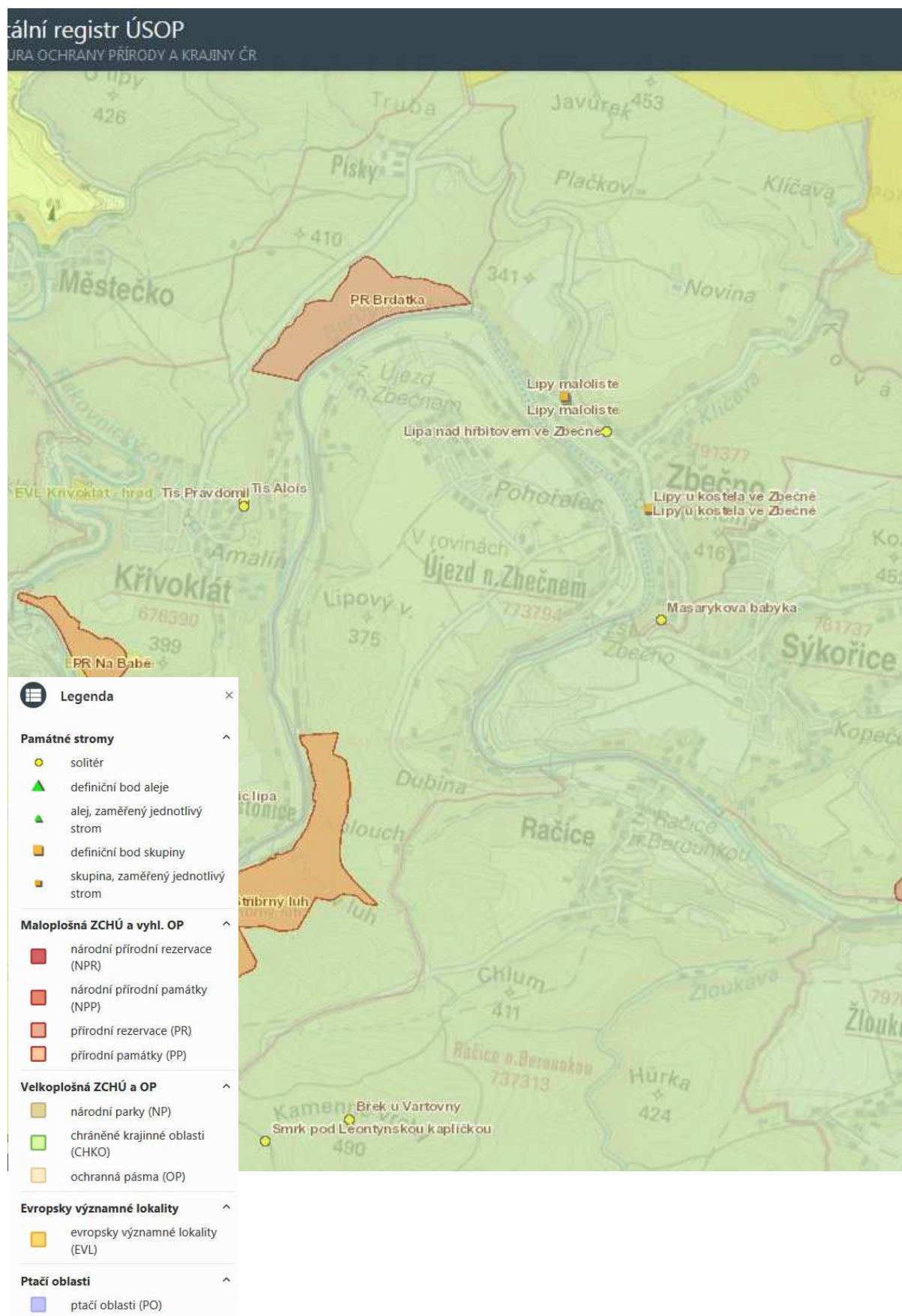
## **10.1. Snímek chráněných území**

## **10.2. Harmonogram**

V Praze dne 11. 07. 2022

Vypracoval: Ing. Kamil Pejchal

## 1. Snímek chráněných území



**Doba trvání stavby: 39 týdnů (~9 měs.)**

Uvedený termín zahájení je orientační, harmonogram bude upraven dle skutečného zahájení stavby