

Akce:

# III/2334 VŠETATY, MOST EV. Č. 2334-1 PŘES ODPAD Z RYBNÍKA – PD

Objednatel:

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



Souřadnicový systém: S-JTSK  
Výškový systém: Bpv

ČÁST B

Generální projektant:

**SATRA, SPOL. S R. O.**  
SOKOLSKÁ 32, 120 00, PRAHA 2



Číslo zakázky:

18 381 00

HIP:

Ing. David DVOŘÁČEK

+420 720 951 172

Schválil:

Ing. Václav HVÍZDAL

Zodp. projektant:

Ing. David DVOŘÁČEK

+420 226 206 171

+420 720 951 172

Tech. kontrola:

Ing. Kamil PEJCHAL

Vypracoval:

Ing. Patrik PODŠKUBKA

+420 602 619 785

+420 601 129 595



Praha 4, Bezová 1658, 147 14  
tel: +420 244062215 fax: +420 244461038

Objednatel:

KSÚS

Obec:

Všetaty u Rakovníka

Kraj:

Středočeský

Akce:

III/2334 VŠETATY, MOST EV. Č. 2334-1 PŘES ODPAD Z RYBNÍKA – PD

Datum

Stupeň

05/2021

PDPS

Objekt:

Souprava

Č. přílohy

Příloha:

## SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B



# Obsah

<b>1</b>	<b>Popis území stavby</b>	<b>4</b>
1.1	Charakteristika území	4
1.2	Soulad stavby s územním rozhodnutím a stavebním povolením	4
1.3	Soulad stavby s územně plánovací dokumentací	4
1.4	Podmínky a požadavky vyplývající ze stavebního povolení	4
1.5	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika	4
1.6	Výčet a závěry provedení průzkumů a měření	5
1.7	Ochrana území podle jiných právních předpisů	5
1.8	Záplavové území, poddolované území	5
1.9	Vliv stavby na okolní stavby a pozemky	5
1.10	Asanace, demolice, kácení dřevin	5
1.11	Dočasný a trvalý zábor pozemků ZPF nebo LPF	6
1.12	Územně technické podmínky	6
1.13	Věcné a časové vazby stavby, související investice	6
1.14	Pozemky pro umístění stavby	6
1.15	Pozemky pro ochranné nebo bezpečnostní pásmo	6
1.16	Monitoring a sledování přetvoření	6
1.17	Možnosti napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu	6
<b>2</b>	<b>Celkový popis stavby</b>	<b>6</b>
2.1	Základní charakteristika stavby	6
2.2	Urbanistické a architektonické řešení	7
2.3	Celkové stavebně technické řešení	7
2.4	Bezbariérové užívání stavby	7
2.5	Bezpečnost při užívání stavby	8
2.6	Základní technický popis stavebních objektů	8
2.6.1	SO 001 – Demolice stávajícího mostu	8
2.6.2	SO 181 – Dopravně inženýrská opatření	9
2.6.3	SO 201 – Most	10
2.6.4	SO 391 – Obnova výpusti	11
2.7	Základní popis technických a technologických objektů	12
2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení	12
2.9	Úspora energie a tepelná ochrana	12
2.10	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí	12
2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	13
<b>3</b>	<b>Připojení stavby na technickou infrastrukturu</b>	<b>13</b>
<b>4</b>	<b>Dopravní řešení</b>	<b>13</b>
<b>5</b>	<b>Vegetační a terénní úpravy</b>	<b>13</b>

<b>6</b>	<b>Vliv na životní prostředí a jeho ochrana</b>	<b>13</b>
6.1	Vliv na životní prostředí	13
6.2	Vliv na přírodu a krajinu	13
6.3	Vliv na soustavu území Natura 2000	14
6.4	Návrh zohlednění podmínek ze závěru zjišťovacího řízení nebo stanoviska EIA	14
6.5	Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma	14
<b>7</b>	<b>Ochrana obyvatelstva</b>	<b>14</b>
<b>8</b>	<b>Zásady organizace výstavby</b>	<b>14</b>
8.1	Zásady organizace výstavby	14
8.1.1	Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění	14
8.1.2	Odvodnění staveniště	14
8.1.3	Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu	15
8.1.4	Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky	15
8.1.5	Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin	15
8.1.6	Maximální zábory staveniště	15
8.1.7	Bezbariérové obchozí trasy	15
8.1.8	Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace	15
8.1.9	Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin	15
8.1.10	Ochrana životního prostředí při výstavbě	16
8.1.11	Stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví, plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi	16
8.1.12	Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb	18
8.1.13	Zásady pro dopravní inženýrská opatření	18
8.1.14	Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby řešení dopravy během výstavby, ...	18
8.1.15	Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu	18
8.1.16	Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny	18
8.1.17	Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků	19
8.2	Harmonogram výstavby	19
8.3	Schéma stavebních postupů	19
8.4	Bilance zemních hmot	19
<b>9</b>	<b>Celkové vodohodpodářské řešení</b>	<b>19</b>

# 1 Popis území stavby

## 1.1 Charakteristika území

Stavba se nachází na okraji intravilánu obce Všetaty. Silnice III/2334 je v oblasti stavby vedena po hrázi Zadního rybníka. Most se nachází v oblasti za přepadem rybníka, tj. mimo samotnou oblast hráze.

Nedaleko oblasti stavby se nacházejí inženýrské sítě. Jedná se o:

- nadzemní vedení NN – ČEZ Distribuce,
- podzemní kanalizace – neznámý vlastník.

Žádná ze sítí není v přímém kontaktu se stavbou. Není navržena přeložka ani ochrana.

## 1.2 Soulad stavby s územním rozhodnutím a stavebním povolením

Stavba je v souladu s územním rozhodnutím, které vydalo Městský úřad Rakovník, Odbor výstavby a investic. Územní rozhodnutí nabylo právní moci dne 29. 2. 2020.

Na stavbu vydal Městský úřad Rakovník, odbor dopravy, stavební povolení spis. zn. OD01/2137/2021/Vav (č.j.: MURA/14865/2021) ze dne 8. 4. 2021. Stavební povolení nabylo právní moci dne 28. 4. 2021.

## 1.3 Soulad stavby s územně plánovací dokumentací

Stavba je v souladu s územním plánem obce.

## 1.4 Podmínky a požadavky vyplývající ze stavebního povolení

Stavební povolení vydané Městským úřadem Rakovník, odborem dopravy, stanovuje podmínky pro provedení stavby. Výčet jednotlivých podmínek je součástí samostatné přílohy „Povolení stavby“, resp. stavebního povolení.

Závazná stanoviska a stanoviska dalších orgánů jsou součástí přílohy „Závazná stanoviska, stanoviska, rozhodnutí, vyjádření dotčených orgánů“.

## 1.5 Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika

Geologická charakteristika je zřejmá z inženýrskogeologického průzkumu, který je samostatnou přílohou projektové dokumentace.

Skalní podklad je tvořen proterozoickými drobnými kralupsko-zbraslavské skupiny. Kvartérní pokryv je tvořen fluviálními sedimenty a navážkou. Podzemní voda v zájmovém území proudí rovnoběžně s tokem. Podzemní voda vykazuje stupeň agresivity na cement XA1.

## 1.6 Výčet a závěry provedení průzkumů a měření

V rámci přípravných prací byly provedeny následující průzkumy:

- geodetické zaměření,
- identifikace pozemků,
- identifikace stávajících inženýrských sítí,
- inženýrskogeologický průzkum,
- prohlídka mostu, místní šetření.
- dendrologický průzkum.

Výstupy, resp. závěry, průzkumů tvoří samostané přílohy projektové dokumentace.

Provedení dalších průzkumů není navrženo.

## 1.7 Ochrana území podle jiných právních předpisů

Silnice III/2334 v oblasti stavby tvoří hranici CHKO Křivoklátsko. Oblast nepatří mezi lokality soustavy Natura 2000. Přibližně 90 m od mostu se nachází památný strom dub letní. Památný strom je mimo oblast stavby a nebude stavbou negativně ovlivněn.

Stavbou jsou dotčena následující ochranná pásma:

Silnice III. třídy	15 m na obě strany od osy vozovky
Místní komunikace	15 m na obě strany od osy vozovky
Vodovodní řad a kanalizační stoka do průměru 500 mm včetně	1.5 m od půdorysu

Výše zmíněná ochranná pásma jsou definována v těchto předpisech:

- zákon č. 458/2000 Sb., energetický zákon,
- zákon č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu,
- zákon č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích.

## 1.8 Záplavové území, poddolované území

Oblast stavby se nachází mimo oblasti poddolovaného nebo sesuvného území.

## 1.9 Vliv stavby na okolní stavby a pozemky

Poměry v území se nemění. Jedná se o rekonstrukci stávajícího mostu.

## 1.10 Asanace, demolice, kácení dřevin

Je navržena demolice stávajícího mostu a jeho nahrazení novou konstrukcí. Demolice bude provedena do úrovně základové spáry nového mostu.

Stavba vyvolá kácení stromů a smýcení keřů. Jedná se o dřeviny na tělese komunikace a v jeho těsné blízkosti. Výčet kácených a mýcených dřevin a stromů je uveden v příloze „Dendrologický průzkum“.

### 1.11 Dočasný a trvalý zábor pozemků ZPF nebo LPF

Stavba vyvolá trvalý i dočasný zábor pozemků ZPF. Konkrétní rozsah je zřejmý ze „Záborového elaborátu“, který je samostatnou přílohou projektové dokumentace.

Zábor pozemků LPF není navržen.

### 1.12 Územně technické podmínky

Oblast stavby je přístupná po stávající silnici III/2334. Přístup na pozemky v okolí stavby není stavbou ovlivněn. Přístup na místní komunikace napojené na silnici III/2334 v oblasti před mostem zůstane během stavebních prací i po jejich provedení zachován.

Oblast stavby není opatřena chodníky. Ani na mostě není chodník navržen. Bezbariérový přístup není z výše uvedených důvodů řešen.

### 1.13 Věcné a časové vazby stavby, související investice

Stavba bude provedena v jedné stavební sezóně. Předpokládá se, že realizace proběhne v roce 2020. Konkrétní termín závisí na rychlosti přípravy stavby a možnostech investora.

Nejsou známy žádné související stavby.

### 1.14 Pozemky pro umístění stavby

Pozemky v oblasti záborů jsou zřejmé ze „Záborového elaborátu“, který je samostatnou přílohou projektové dokumentace.

### 1.15 Pozemky pro ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Zřízení nového ochranného nebo bezpečnostního pásma není navrženo.

### 1.16 Monitoring a sledování přetvoření

Monitoring ani sledování přetvoření není navrženo. Na mostě budou probíhat prohlídky v režimu dle požadavků normy ČSN 736221.

### 1.17 Možnosti napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Viz [kap. 1.12](#).

## 2 Celkový popis stavby

### 2.1 Základní charakteristika stavby

Jedná se o rekonstrukci stávajícího trvalého mostu. Stávající konstrukce bude odstraněna a nahrazena novou konstrukcí. V rámci rekonstrukce mostu dojde k zásahu do přilehlých úseků převáděné

komunikace do vzdálenosti cca 30 m před a cca 20 m za mostem. Bude též provedena obnova výpusti přilehlého rybníka a zhotoveny dva propustky pod silnicemi.

Směrové, výškové, šířkové a sklonové parametry komunikace jsou v řešeném úseku upraveny v souladu s požadavky platných předpisů. Komunikace je navržena v kategorii S6.5 pro návrhovou rychlost 40 km/h. V oblouku jsou šířky jízdního pruhu upraveny o rozšíření v oblouku. Podélný a příčný sklon zajišťuje odvedení vody z vozovky. Na začátku a konci úseku je provedeno plynulé napojení na navazující úseky komunikace. Před mostem jsou vyřešena napojení místních komunikací. Sjezd na pozemek za mostem vpravo je zachován.

Most je navržen na doporučenou zatížitelnost, tj. na hodnoty:

- normální: 32 t,
- výhradní: 80 t,
- výjimečná: 180 t.

Velikost mostního otvoru je v rámci rekonstrukce zvětšena. Mostní otvor je navržen na převedení povodňových průtoků. Viz také [kap. 9](#).

Stavba bude provedena v jedné stavební sezóně. Etapizace výstavby není navržena. Stavba bude předána do užívání jako celek po ukončení stavebních prací. Předčasné užívání ani zkušební provoz se nepředpokládá.

Orientační náklady stavby jsou uvedeny v příloze „*Odhad stavebních nákladů*“.

## 2.2 Urbanistické a architektonické řešení

Jedná se o rekonstrukci stávajícího mostu. Urbanistické řešení se nemění. Architektonické řešení vychází z funkčního řešení stavby. Konstrukce mostu bude provedena ze železobetonu. Zábradlí na okrajích mostu bude ocelové se svislou výplní.

## 2.3 Celkové stavebně technické řešení

Stavba je rozdělena na následující stavební objekty:

- SO 001 – Demolice stávajícího mostu
- SO 181 – Dopravně inženýrská opatření
- SO 201 – Most
- SO 391 – Obnova výpusti

Popis technického řešení jednotlivých objektů je zřejmý z [kap. 2.6](#).

Důsledkem stavební činnosti vzniknou stavební odpady. S odpady bude nakládáno v souladu s požadavky projektu nakládání s odpady, který je samostatnou součástí projektové dokumentace. Využitelný vytěžený materiál a stavební a demoliční odpady budou přednostně zpětně použity při stavebních pracích resp. budou nabídnuty správci k dalšímu využití.

Stavba nemá požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.

## 2.4 Bezbariérové užívání stavby

Oblast stavby není opatřena chodníky. Ani na mostě není chodník navržen. Bezbariérový přístup není z výše uvedených důvodů řešen. Viz také [kap. 1.12](#).



## 2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Stavba splňuje technické požadavky na stavby. Navržené řešení je souladu s ČSN, TKP, TP, VL a ostatními předpisy.

Na řešeném úseku komunikace je zajištěn dostatečný rozhled pro zastavení. Vzhledem k návrhové rychlosti tvoří záchytný systém pro vozidla na obou stranách vozovky odrazný obrubník. Záchytný systém pro chodce tvoří ocelové zábradlí výšky 1.1 m se svislou výplní.

## 2.6 Základní technický popis stavebních objektů

### 2.6.1 SO 001 – Demolice stávajícího mostu

Stávající most má dvě pole. Nosnou konstrukci obou polí tvoří segmentová klenba s čelními zdmi a přesypávkou. Zleva je nosná konstrukce rozšířená pomocí trámu. Podpěry jsou masivní. Založení je neznámé, pravděpodobně plošné. Na pravé straně navazují na obě opěry opěrné zdi. Nosná konstrukce kleneb, spodní stavba a opěrné zdi jsou vyzděné z cihlového zdiva. Trám rozšíření je ze železobetonu. Povrch mostu je opatřen omítkou.

Na mostě je asfaltová vozovka. Podél vozovky jsou železobetonové římsy bez obruby. Záchytný systém tvoří ocelové zábradlí s vodorovnou výplní. Na okrajích mostu byla osazena nízká betonová svodidla.

Dle hlavní prohlídky z 6. 11. 2019 je stavební stav mostu následující:

- nosné konstrukce velmi špatný (klasifikační stupeň VI)
- spodní stavby špatný (klasifikační stupeň V).

Most je omezeně použitelný (klasifikační stupeň IV).

Zatížitelnost mostu má následující hodnoty:

- normální: 13 t,
- výhradní: 32 t,
- výjimečná: 78 t,
- nápravový tlak: 9.7 t.

Detailní stav konstrukce je zřejmý z prohlídky mostu, která je samostatnou součástí projektové dokumentace.

Stávající most bude v rámci rekonstrukce demolován a nahrazen novou konstrukcí. Demolice proběhne do úrovně základové spáry nového mostu, tj. most bude demolován téměř v celém objemu.

Demolice bude provedena strojně. Budou demontována betonová svodidla a vybavení mostu. Vozovka bude odfrézována. Nosná konstrukce, spodní stavba a základy mostu budou postupně demolovány rypadlem, impaktorem, případně demoličními nůžkami. Předpokládá se, že demolice bude provedena z přilehlých úseků převáděné komunikace. Demolovaný materiál bude z prostoru koryta průběžně odebírán a odvážen k dalšímu zpracování. S vytěženým materiálem bude naloženo dle požadavku správce mostu.

Demolice bude provedena za vyloučeného provozu v oblasti mostu.

Předpokládá se, že spodní část pilíře 2 a opěry 3 bude využita jako pažení stavební jámy při výstavbě nové konstrukce.

Na vodoteči pod mostem bude osazena norná stěna pro zabránění odplavování plovoucích nečistot.

Součástí objektu je kácení stromů a smýcení keřů. Rozsah kácení a smýcení je zřejmý z „*Dendrologického průzkumu*“, který je samostatnou součástí projektové dokumentace.

Předpokládá se následující postup prací:

- vytyčení inženýrských sítí,
- zavedení DIO, vyloučení provozu na převáděné komunikaci (řeší SO 181),
- kácení, smýcení,
- demontáž svodidel, zábradlí a svislého dopravního značení,
- odfrézování vozovky,
- provedení pažení výkopů (řeší SO 201),
- demolice nosné konstrukce,
- demolice spodní stavby a založení s výjimkou spodní části pilíře 2 a opěry 3,
- realizace založení a dříků opěr (řeší SO 201),
- dokončení demolice pilíře 2 a opěry 3.

## 2.6.2 SO 181 – Dopravně inženýrská opatření

Stavební objekt řeší dopravně inženýrská opatření během rekonstrukce mostu ev. č. 2334-1. Rekonstrukce mostu bude provedena za vyloučení provozu na předmětném úseku silnice III/2334. Objízdná trasa je vedena takto:

- z Všetat do Pavlíkova po silnici III/2334 a III/2333 (mezi uzlovými body A102, A096 a A059),
- z Pavlíkova po silnici II/233 ve směru na Panoší Újezd (mezi uzlovými body A059 a A064),
- z křižovatky silnice II/233 a III/2334 zpět směrem na Všetaty (mezi uzlovými body A064 a A132).

Celková délka objížďky je 3.8 km. Celková délka objížděného úseku je 1.9 km. Na objízdné trase není žádný most, podjezd, ani křížení s železniční tratí.

Technické provedení dopravního značení bude následující:

- Provedení a umístění (výškové a boční) dopravních značek musí odpovídat TP 66.
- Svislé dopravní značky budou provedeny v základní velikosti s retroreflexním povrchem minimálně třídy RA1.
- Výstražná světla budou v režimu trvalého blikání.
- Parametry podpěrných konstrukcí dočasných svislých dopravních značek musí odpovídat požadavkům TP 143.
- Páska pro dočasné zrušení platnosti svislých dopravních značek bude mít oranžovo černý pruh a celkovou šířku min. 50 mm. Páska bude vyrobena z retroreflexního materiálu třídy RA1. Zneplatnění značky lze provést také jejím zakrytím nebo demontáží.

Součástí stavebního objektu je:

- osazení, údržba, případně doplnění a demontáž dopravního značení,
- pasportizace objízdné trasy před uvedením do provozu a po ukončení provozu,
- kontrola stavu objízdné trasy v průběhu provozu na objízdné trase,
- opravy vozovky na objízdné trase před uvedením do provozu, v průběhu provozu a po ukončení provozu,
- další přípravné práce před uvedením do provozu (prořezání větví zasahujících do vozovky nebo bránících rozhledu, odstranění nánosů a vegetace na krajnicích).

Podklady a předpisy závazné pro návrh a provedení dopravního značení jsou následující:

- zákon č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích,
- vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích,
- TP 65, Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích,
- TP 66, Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích,
- TP 118, Systém hodnocení reflexních svislých dopravních značek,
- TP 143, Systém hodnocení přenosných svislých dopravních značek,
- TP 169, Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích.

### 2.6.3 SO 201 – Most

Stavební objekt řeší výstavbu nového mostu ev. č. 2334-1 a přilehlých úseků komunikace, včetně dvou propustků, do vzdálenosti cca 30 m před mostem a cca 20 m za mostem. Poloha nového mostu vychází z polohy mostu stávajícího. Nový most je umístěn na místo stávajícího mostu. Poloha podpěr je volena tak, aby bylo možné části stávajícího mostu využít jako pažení výkopových jam během výstavby.

Směrové, výškové, šířkové a sklonové parametry komunikace jsou v řešeném úseku upraveny v souladu s požadavky platných předpisů. Komunikace je navržena v kategorii S6.5 pro návrhovou rychlost 40 km/h. V oblouku jsou šířky jízdního pruhu upraveny o rozšíření v oblouku. Podélný a příčný sklon zajišťuje odvedení vody z vozovky. Na začátku a konci úseku je provedeno plynulé napojení na navazující úseky komunikace. Před mostem jsou vyřešena napojení místních komunikací. Pod napojením místních komunikací jsou navrženy propustky pro napojení příkopu podél komunikace do vodoteče. Sjezd na pozemek za mostem vpravo je zachován a v místě napojení na komunikaci zpevněn. V rámci rekonstrukce bude obnovena resp. doplněna vozovka v řešených úsecích.

Konstrukce mostu je navržena jako železobetonový monolitický polorám o jednom poli s kolmým rozpětím 7.85 m a kolmou světlostí 7.0 m.

Nosná konstrukce je desková s náběhy. Konstrukční výška desky je 0.475 m. V místě náběhů u podpěr je zvýšena na 0.7 m. V příčném směru je deska na okrajích na šířku 1.5 m snížena na 0.3 m, resp. 0.325 m. Sklon horního povrchu nosné konstrukce odpovídá sklonům vozovky. U nižší římsy je vytvořen protispád se sklonem 6 % v příčném směru.

Opěry jsou stěnové kolmé tloušťky 0.85 m. Do opěr jsou vetknuta zavěšená křídla. Na křídlo před opěrou 1 vlevo navazuje železobetonová monolitická opěrná zeď.

Založení mostu je plošné v úrovni horniny R3.

Vozovka na mostě je asfaltová třívrstvá s celoplošně natavovanými AIP. Na levém i pravém okraji mostu a na opěrné zdi je železobetonová monolitická římsa šířky 0.8 m s výškou náslapu 0.15 m a výškou ozubu 0.65 m. Na římsě je ocelové zábradlí výšky 1.1 m se svislou výplní. V ozubu pravé římsy je navržena rezervní chránička porofilu 110/94.

Prostor pod mostem je zpevněn dlažbou z lomového kamene do betonu. Dlažba je ukončena prahem. Koryto Všetatského potoka dál od mostu, koryto bezejmenné vodoteče a další vybrané plochy jsou zpevněny na sucho skládanou rovnaninou z lomového kamene.

Předpokládá se, že výkopové jámy budou převážně pažené. Vzhledem k zastižené úrovni skalního podloží je navrženo záporové pažení. Ve směru k vodní ploše rybníka bude pažení provedeno jako zdvojené s vloženou těsnicí výplní z jemnozrnných zemín.

Přechodové oblasti, resp. obecně výkopové jámy budou nad úroveň hladiny přilehlého rybníka pro vedeny z těsnicího materiálu. Horní část přechodových oblastí bude tvořena zesíleným přechodovým klínem z mezerovitěho betonu.

Vodoteč bude během realizace mostu zatrubněna. V místě nátoky a výtoky z potrubí bude provedena těsnicí hrázka.

Most bude realizován na pevné skruži monolitickou technologií.

Součástí objektu je úprava plotu u pozemku par. č. 527 (dříve p. č. 72). Stávající oplocení se z části nachází na pozemku ve vlastnictví Krajského úřadu. V rámci rekonstrukce mostu bude plot posunut na hranici pozemku par. č. 527 tak, aby se zajistil prostor pro zajištění údržby mostu. Úprava plotu se předpokládá v délce 16 bm. Plot bude opraven od vjezdové brány k místu zalomení plotu podél vodoteče. V rámci úpravy budou v řešeném úseku osazeny nové ocelové sloupky včetně vzpěr v místě zalomení. Sloupky budou uloženy v betonových patkách. Výplň oplocení bude z pletiva. Výška plotu bude odpovídat výšce stávajícího oplocení.

Most je navržen na doporučenou zatížitelnost, tj. na hodnoty:

- normální: 32 t,
- výhradní: 80 t,
- výjimečná: 180 t.

Předpokládá se následující postup prací:

- vytyčení inženýrských sítí,
- zavedení DIO, vyloučení provozu na převáděné komunikaci (řeší SO 181),
- kácení, smýcení (řeší SO 001),
- demolice mostního svršku a vybavení stávajícího mostu (řeší SO 001),
- pažení výkopů,
- demolice nosné konstrukce (řeší SO 001),
- demolice spodní stavby a založení s výjimkou spodní části pilíře 2 a opěry 3 (řeší SO 001),
- založení a dříků opěr, opěrná zeď,
- obnova výpusti rybníka (řeší SO 391),
- dokončení demolice pilíře 2 a opěry 3 (řeší SO 001),
- nosná konstrukce včetně izolací,
- zhotovení/obnova propustků,
- přechodové oblasti, zásypy jam,
- mostní svršek, vybavení,
- dlažba, opevnění terénu,
- dokončovací práce,
- první hlavní prohlídka mostu, kolaudace,
- zrušení DIO, uvedení do provozu.

#### 2.6.4 SO 391 – Obnova výpusti

Objekt řeší obnovu výpusti rybníka ve stávající poloze.

Obnovená výpust (SO 391) slouží k odvádění vody z rybníka do koryta vodoteče. Odtokové potrubí z výpusti rybníka bude sestaveno ze systému PP EM-COR 300, lom potrubí 60° bude řešen pomocí sestavy dvou kolen 30° pro pozvolnější oblouk. Potrubí bude uloženo do stavební rýhy lichoběžníkového průřezu, základna 800 mm, sklon svahu 1:1, na podkladní beton C12/15, X0, tl. 100 mm. Do podkladního betonu budou ve vzdálenosti 1 m od sebe zabetonovány kotvy z měkkého drátu D5 mm, dl. 0,8 m na každou stranu. Na podkladní beton bude nanесena cca 50mm vrstva jílovité zeminy, do které bude sestava potrubí zatlačena až na beton, bude provedeno převázání drátovými kotvami a zajištění pomocí rádlování konců drátu. Dále proběhne postupné doplňování jílovité zeminy s hutněním po max. 200 mm, tak aby potrubí bylo řádně utěsněno v okolním prostředí. Výtok z potrubí se provede otevřeným žlabem, dlážděným z lomového kamene na sucho.

## 2.7 Základní popis technických a technologických objektů

Technická a technologická zařízení nejsou navržena.

## 2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

Stavba nepředstavuje požární riziko a nevyžaduje žádná zvláštní opatření pro zajištění požární bezpečnosti.

Jedná se o rekonstrukci stávajícího mostu. Původní koncepce požárně bezpečnostního řešení zůstává zachována. Stavba je provedena z nehořlavého materiálu. Požární odolnost konstrukčních prvků není snížena pod původní hodnotu. Stávající únikové cesty nejsou rekonstrukcí ovlivněny. Vzhledem ke svému charakteru není stavba rozdělena na požární úseky.

Podmínky protipožárního zásahu nejsou rekonstrukcí zhoršeny. Přístup jednotek HZS k mostu je možný po stávající silnici III/2334.

Požárně bezpečnostní řešení je přílohou „*Souhrnné technické zprávy*“.

## 2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Jedná se o dopravní stavu. Stavba nemá nároky na přívod energií.

## 2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Vliv stavby na okolí se vlivem rekonstrukce nezhorší, nedojde k nárůstu vibrací, hluku nebo prašnosti. Vzhledem k úpravě trasy komunikace a výměně povrchu vozovky lze očekávat snížení úrovně vibrací, hluku nebo prašnosti.

Stavební práce vyvolají krátkodobé zvýšení hlukové zátěže na okolí mostu. Vliv stavební činnosti na okolí je nutné v maximální možné míře omezit. Pro omezení hluku během stavebních prací je především nutné:

- použít stavební mechanismy s nízkou hlučností,
- volit stavební postupy nezpůsobující zvýšenou hlukovou zátěž,
- provádět hlučné práce přednostně v pracovních dnech v době od 8.00 do 18.00 hodin, respektovat noční klid od 22.00 do 6.00,
- provádět hlučné práce, pokud je to možné, uvnitř odcloněného prostoru (např. řezání cirkulární pilou uvnitř stavební buňky apod.),
- použít při provádění hlučných prací překračujících hlukové limity provizorní mobilní PHS,
- přijmout další opatření doporučená ve stanovisku Krajské hygienické stanice,
- přijmout další opatření vyplývající z podmínek územního rozhodnutí nebo stavebního povolení.

Bylo zjištěno, že nejvýraznější hlukovou zátěž představují frézování a válcování vozovky a demoliční práce. U těchto prací se předpokládá ekvivalentní hladina hluku cca 65 dB. Tyto práce však budou probíhat pouze krátkodobě.

Povolené limity hluku řeší zákon č. 258/2000 Sb. a jeho prováděcí vyhláška, tj. nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

Zvýšená prašnost během stavebních prací bude snižována důsledným úklidem staveniště včetně přístupových komunikací a kropením.

## 2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

V návaznosti na požadavky TP 124 a polohu a typ konstrukce jsou navržena ochranná opatření proti bludným proudům ve stupni 3 dle TP 124. Beton konstrukcí ve styku se změním prostředím je navržen na stupeň vlivu prostředí XA1.

Mostní otvor je navržen na převedení povodňových průtoků. Více viz [kap. 9](#). Základové bloky jsou uloženy v hornině R3. Konstrukce mostu je navržena jako rámová, tj. bez rizika zaplavení ložisek, případně posunu nosné konstrukce při zahlcení mostního otvoru.

## 3 Připojení stavby na technickou infrastrukturu

Stavba není napojena na technickou infrastrukturu. Jedná se o rekonstrukci stávajícího mostu.

## 4 Dopravní řešení

Jedná se o rekonstrukci stávajícího mostu. Stavba převádí silnici III/2334 přes Všetatský potok.

Rekonstrukce bude provedena za úplné výluky silniční dopravy na předmětném úseku komunikace. Automobilová doprava bude vedena po objízdné trase. Objízdnou trasu řeší samostatný SO. Více viz [kap. 2.6.2](#).

Obchozí trasy nejsou navrženy. Peší provoz probíhá převážně po souběžné místní komunikaci napojení do silnice III/2334 před mostem vpravo. Více viz [kap 8.1.7](#).

## 5 Vegetační a terénní úpravy

Rekonstrukce vyvolá kácení vybraných dřevin. Jedná se o stromy a keře rostoucí na zemním tělese komunikace a část břehového porostu v oblasti záboru stavby. Další informace ke kácení viz [kap. 1.10](#).

Náhradní výsadba dřevin není navrhována. Na nezpevněných plochách bude provedeno zatravnění.

## 6 Vliv na životní prostředí a jeho ochrana

### 6.1 Vliv na životní prostředí

Vliv stavby na okolí se vlivem rekonstrukce nezhorší, nedojde k nárůstu vibrací, hluku nebo prašnosti. Vzhledem k úpravě trasy komunikace a výměně povrchu vozovky lze naopak očekávat snížení úrovně vibrací, hluku nebo prašnosti.

Ke zhoršení vlivu stavby na okolí dojde pouze krátkodobě po dobu stavebních prací. Více viz [kap. 2.10](#).

### 6.2 Vliv na přírodu a krajinu

Stavba zasahuje do CHKO Křivoklátsko. Přibližně 90 m od mostu se nachází památný dub letní. Památný strom je mimo oblast stavby a nebude stavbou negativně ovlivněn.

Stavba vyvolá kácení vybraných dřevin. Žádná z dřevin není chráněná. Více viz [kap. 1.6](#). Stavba nemá vliv na chráněné živočichy. Stavba nemění ekologické funkce a vazby v krajině.

## 6.3 Vliv na soustavu území Natura 2000

Stavba nemá vliv na soustavu území Natura 2000.

## 6.4 Návrh zohlednění podmínek ze závěru zjišťovacího řízení nebo stanoviska EIA

Stavba nespadá do procesu hodnocení vlivu stavby na životní prostředí (EIA) dle zákona č. 100/2001 Sb.

## 6.5 Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma

Nejsou navrhována žádná ochranná a bezpečnostní pásma v souvislosti s vlivem stavby na životní prostředí.

Stávající ochranná pásma zůstávají v platnosti. Více viz [kap. 1.15](#) a [kap. 1.7](#).

# 7 Ochrana obyvatelstva

Stavba není určena k ochraně obyvatelstva.

# 8 Zásady organizace výstavby

## 8.1 Zásady organizace výstavby

### 8.1.1 Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění

Zhotovitel si zajistí všechny druhy rozhodujících hmot. Energie a vodu si zajistí z mobilních nebo místních zdrojů. Případné použití užitkové vody z vodoteče projedná zhotovitel se správcem vodoteče a s příslušnými orgány ochrany přírody. Bez souhlasného stanoviska nelze vodu z vodoteče užívat.

### 8.1.2 Odvodnění staveniště

Pozemky jsou odvodněny povrchově, po svazích či přirozeným spádem do příkopů a vodoteče. V blízkosti stavby se nachází dva propustky odvádějící vodu z příkopů do vodoteče, které budou nahrazeny novými. Další odvodňovací nebo závlahové zařízení či stavby se zde nenachází.

Aby nedocházelo k erozi, bude terén zasažený stavbou ohumusován a oset, sklony svahů budou prováděny v poměru 1:1.5. V bezprostředním okolí mostu, tj. za římsami, podél křídel a v korytě vodoteče, budou svahy a dno koryta zpevněny.

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

Viz kap. 1.12.

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

V rámci stavby jsou navrženy dočasné i trvalé zábory pozemků. Konkrétní rozsah je zřejmý ze „záborového elaborátu“, který je samostatnou přílohou projektové dokumentace.

Při realizaci stavby je potřeba minimalizovat dopady na okolí staveniště z hlediska hluku, vibrací, prašnosti apod.

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

Viz kap. 1.10.

### 8.1.6 Maximální zábory staveniště

Rozsah je zřejmý ze „Záborového elaborátu“, který je samostatnou přílohou projektové dokumentace.

### 8.1.7 Bezbariérové obchozí trasy

Obchozí trasy nejsou navrženy. Pěší provoz probíhá převážně po souběžné místní komunikaci napojené na silnici III/2334 před mostem vpravo.

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

Problematicku odpadů a nakládání s nimi řeší „Projekt nakládání s odpady“, který je samostatnou přílohou projektové dokumentace.

### 8.1.9 Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Součástí realizace stavby jsou i zemní práce. Rozsah zemních prací je uvažován v řádu stovek  $m^3$ . Hodnota je vyčíslena v soupise prací.

Předpokládá se, že v oblasti stavby bude vzhledem k prostorovým možnostem zřízena pouze krátkodobá mezideponie pro dílčí část zemin z výkopů nebo pro zásypy. Ostatní budou odvezeny mimo staveniště, nebo dopraveny z prostoru mimo staveniště.

Vyhovující výkopový materiál lze použít pro zpětný zásyp. Nevyhovující výkopový materiál bude odvezen na skládku.

Před stavbou bude sejmuta kulturní vrstva zeminy v nutném rozsahu v tl. 200 mm a bude uložena na deponii v místě stavby. Po ukončení stavby budou plochy jí zasažené zpětně ohumšovány a osety. Odhadovaná skrývka kulturních vrstev zeminy činí  $22 m^2$  na pozemcích ZPF (zbylá výměra trvalého a dočasného záboru pozemků ZPF je tvořena silnicí a účelovou komunikací, které se na těchto pozemcích nacházejí).



### 8.1.10 Ochrana životního prostředí při výstavbě

Negativní účinky stavby, jejich zařízení na životní prostředí, zejména škodlivé exhalace, hluk, teplo, otřesy, vibrace, prach, zápach, znečišťování vod a pozemních komunikací, nemají překročit limity stanovené v příslušných předpisech, nařízení vlády, zákonnými normami apod. v platném znění.

Je nutné dodržovat všechny předpisy a vyhlášky týkající se provádění staveb a ochrany životního prostředí a dále předpisy o bezpečnosti práce. V průběhu realizace budou vznikat běžné staveništní odpady, které budou odváženy na řízené skládky k tomu určené, případně likvidovány v souladu s platnými předpisy.

Ochranu území řeší také kap. 1.7.

### 8.1.11 Stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví, plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

#### Vybrané povinnosti z hlediska zajištění BOZP:

Vybrané povinnosti jednotlivých účastníků stavby definované v **zákoně č. 309/2006 Sb.** (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci):

[A] Investor je povinen:

- budou-li na staveništi působit současně zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby **určit koordinátora BOZP** pro práci na staveništi (§ 14, odst. 1),
- předat koordinátorovi veškeré podklady a informace pro jeho činnost a poskytovat součinnost a zavázat všechny zhotovitele k součinnosti s koordinátorem (§ 14, odst. 4),
- v případech, kdy celková doba trvání stavby je delší než 30 pracovních dnů a bude pracovat současně více než 20 fyzických osob po dobu delší než jeden pracovní den nebo celkový plánovaný objem prací přesáhne 500 pracovních dnů v přepočtu na jednu fyzickou osobou **doručit oznámení o zahájení prací na Oblastní inspektorát práce** nejpozději do 8 dnů před předáním staveniště zhotoviteli (§ 15, odst. 1),
- budou-li na staveništi vykonávány práce vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví (uvedené práce definovány v příloze 5 nařízení vlády č. 591/2006 Sb.), stejně jako v případech podle § 15, odst. 1 **zajistit vypracování plánu BOZP** (§ 15, odst. 2).

[B] Zhotovitel je povinen:

- nejpozději 8 dnů před zahájením prací na staveništi doložit, že informoval koordinátora o rizicích vznikajících při pracovních nebo technologických postupech, které zvolil (§ 16, odst. a),
- poskytovat koordinátorovi BOZP součinnost potřebnou pro plnění jeho úkolů po celou dobu svého zapojení do přípravy a realizace stavby, zejména mu včas předávat informace a podklady potřebné pro zhotovení plánu BOZP a jeho změny, brát v úvahu podněty a pokyny koordinátora, zúčastňovat se zpracování plánu, tento plán dodržovat, zúčastňovat se kontrolních dnů a postupovat podle dohodnutých opatření, a to v rozsahu, způsobem a ve lhůtách uvedených v plánu (§ 16, odst. b).

[C] Jiná fyzická osoba, která se osobně podílí na zhotovení stavby a která nezaměstnává zaměstnance je povinna:

- poskytnout zhotoviteli a koordinátorovi potřebnou součinnost a postupovat podle pokynů nebo opatření k zajištění bezpečné a zdraví neohrožující práce stanovených zhotovitelem. Jiná osoba informuje zhotovitele nejpozději do 5 pracovních dnů před převzetím, a není-li to ze závažných důvodů možné, bez zbytečného odkladu o všech okolnostech, které by mohly při její činnosti na staveništi vést k ohrožení života a poškození zdraví dalších fyzických osob zdržujících se na staveništi s vědomím zhotovitele (§ 17, odst. 1).

[D] Koordinátor je povinen:

- při přípravě stavby v dostatečném časovém předstihu před zadáním díla zhotoviteli předat investorovi přehled právních předpisů vztahujících se ke stavbě, informace o rizicích, která se mohou při realizaci stavby vyskytnout, se zřetelem na práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví a další podklady nutné pro zajištění bezpečného a zdraví neohrožujícího pracovního prostředí a podmínek výkonu práce, (§ 18, odst. 1),
- při přípravě stavby bez zbytečného odkladu předat projektantovi, zhotoviteli, popřípadě jiné osobě veškeré další informace o bezpečnostních a zdravotních rizicích, které jsou mu známy a které se dotýkají jejich činnosti (§ 18, odst. 1),
- při realizaci stavby bez zbytečného odkladu informovat všechny dotčené zhotovitele stavby o bezpečnostních a zdravotních rizicích, která vznikla na staveništi během postupu prací (§ 18, odst. 2),
- při realizaci stavby bez zbytečného odkladu upozornit zhotovitele stavby na nedostatky v uplatňování požadavků na BOZP zjištěné na pracovišti a vyžadovat zjednání nápravy; k tomu je oprávněn navrhnout přiměřená opatření (§ 18, odst. 2),
- při realizaci stavby bez zbytečného odkladu upozornit investora na nedostatky pokud nebyla zhotovitelem neprodleně přijata opatření ke zjednání nápravy (§ 18, odst. 2).

Vybrané povinnosti jednotlivých účastníků stavby definované v **zákoně č. 262/2006 Sb.** (zákoník práce):

- Plní-li na jednom pracovišti úkoly zaměstnanci dvou a více zaměstnavatelů, jsou zaměstnavatelé povinni vzájemně se písemně informovat o rizicích a přijatých opatřeních k ochraně před jejich působením, která se týkají výkonu práce a pracoviště, a spolupracovat při zajišťování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci pro všechny zaměstnance na pracovišti. Na základě písemné dohody zúčastněných zaměstnavatelů touto dohodou pověřený zaměstnavatel koordinuje provádění opatření k ochraně bezpečnosti a zdraví zaměstnanců a postupy k jejich zajištění. (§ 101, odst. 3.)
- Každý ze zaměstnavatelů uvedených v odstavci 3 je povinen: a) zajistit, aby jeho činnosti a práce jeho zaměstnanců byly organizovány, koordinovány a prováděny tak, aby současně byli chráněni také zaměstnanci dalšího zaměstnavatele, b) dostatečně a bez zbytečného odkladu informovat odborovou organizaci nebo zástupce zaměstnanců pro oblast bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, a nepůsobí-li u něj, přímo své zaměstnance o rizicích a přijatých opatřeních, které získal od jiných zaměstnavatelů. (§ 101, odst. 4.)
- Zaměstnavatel je povinen: a) nepřipustit, aby zaměstnanec vykonával zakázané práce a práce, jejichž náročnost by neodpovídala jeho schopnostem a zdravotní způsobilosti, g) zabezpečit, aby zaměstnanci jiného zaměstnavatele vykonávající práce na jeho pracovištích obdrželi před jejich zahájením vhodné a přiměřené informace a pokyny k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví

při práci a o přijatých opatřeních, zejména ke zdolávání požárů, poskytnutí první pomoci a evakuace fyzických osob v případě mimořádných událostí. (§ 103, odst. 1.)

- Zaměstnanec má právo a povinnost podílet se na vytváření bezpečného a zdraví neohrožujícího pracovního prostředí, a to zejména uplatňováním stanovených a zaměstnavatelem přijatých opatření a svou účastí na řešení otázek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. (§ 106, odst. 3.)
- Každý zaměstnanec je povinen dbát podle svých možností o svou vlastní bezpečnost, o své zdraví i o bezpečnost a zdraví fyzických osob, kterých se bezprostředně dotýká jeho jednání, případně opomenutí při práci. Znalost základních povinností vyplývajících z právních a ostatních předpisů a požadavků zaměstnavatele k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci je nedílnou a trvalou součástí kvalifikačních předpokladů zaměstnance. (§ 106, odst. 4.)

### 8.1.12 Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Oblast stavby není opatřena chodníky. Ani na mostě není chodník navržen. Bezbariérový přístup není z výše uvedených důvodů řešen. Viz také [kap. 1.12](#).

### 8.1.13 Zásady pro dopravní inženýrská opatření

Dopravně inženýrská opatření řeší „SO 181“, který je samostatnou přílohou projektové dokumentace. Viz také [kap. 2.6.2](#).

### 8.1.14 Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby řešení dopravy během výstavby, ...

Rekonstrukce bude provedena za úplné výluky silniční dopravy na předmětném úseku komunikace. Automobilová doprava bude vedena po objízdné trase. Dopravně inženýrská opatření řeší „SO 181“, viz také [kap. 2.6.2](#).

Obchozí trasy nejsou navrženy.

### 8.1.15 Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Zařízení staveniště se předpokládá na uzavřených úsecích komunikace. Zařízení staveniště bude přednostně umístěno nad hladinou  $Q_{100}$ .

Objekty zařízení staveniště si zajistí zhotovitel.

Zařízení staveniště musí splňovat požadavky bezpečnosti silničního provozu (vjezdy, výjezdy, rozhled pro zastavení) a požadavky havarijního a povodňového plánu (skladování stavebního materiálu, fekální jímky).

Při zajištění obvodu staveniště bude postupováno v souladu s přílohou č. 1 a 3 nařízení vlády č. 591/2006 Sb. Staveniště bude ohrazeno nebo jinak zabezpečeno proti vstupu nepovolaných osob.

Přístupy na stavbu uvnitř intravilánu obce budou přehrazeny staveništním plotem výšky nejméně 1.8 m. V místě přístupů na stavbu a v úsecích s pohybem cizích osob budou osazeny bezpečnostní tabulky se zákazem vstupu nepovolaných osob, tabulka bude upevněna na stabilní sloupku ve výšce cca 1.2-1.5 m, tabulky budou ve vzájemné vzdálenosti cca 25 m.

### 8.1.16 Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

Závazný postup výstavby bude určen zhotovitelem v rámci jím zpracovaném harmonogramu prací.

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

Stavbu bude třeba koordinovat se stavbou „*Rekonstrukce MVN Zadní Rybník, Všetaty*“, resp. SO 391 Obnová výpusti.

## 8.2 Harmonogram výstavby

Předpokládá se následující postup prací:

- vytyčení inženýrských sítí,
- zavedení DIO, vyloučení provozu na převáděné komunikaci (řeší SO 181),
- kácení, smýcení (řeší SO 001),
- demontáž zábradlí a svislého dopravního značení (řeší SO 001),
- odfrézování vozovky (řeší SO 001),
- provedení pažení výkopů (řeší SO 201),
- demolice nosné konstrukce (řeší SO 001),
- demolice spodní stavby a založení s výjimkou spodní části pilíře 2 a opěry 3 (řeší SO 001),
- realizace založení a dříků opěr (řeší SO 201),
- obnova výpusti rybníka (řeší SO 391),
- dokončení demolice pilíře 2 a opěry 3 (řeší SO 001),
- nosná konstrukce včetně izolací (řeší SO 201),
- zhotovení/obnova propustků (řeší SO 201),
- přechodové oblasti, zásypy jam (řeší SO 201),
- mostní svršek, vybavení (řeší SO 201),
- dlažba, opevnění terénu (řeší SO 201),
- dokončovací práce (řeší SO 201),
- první hlavní prohlídka mostu, kolaudace,
- zrušení DIO, uvedení do provozu.

Závazný postup výstavby bude určen zhotovitelem v rámci jím zpracovaném harmonogramu prací.

Uvažovaný „*Harmonogram*“ – viz také samostatná příloha projektové dokumentace.

## 8.3 Schéma stavebních postupů

Schéma technologie výstavby je samostatnou přílohou „*SO 201*“.

## 8.4 Bilance zemních hmot

Viz kap. 8.1.9.

# 9 Celkové vodohodpodářské řešení

Mostní otvor je navržen pro převedení návrhového průtoku pro 3. návrhovou kategorii při uvažování variační rozpětí průtoků 11.8.

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem do odvodňovacího žlabu.

Obnovená výpust (SO 391 – samostatný stavební objekt) slouží k odvádění vody z rybníka do kořta vodoteče.

## Přílohy průvodní zprávy

- požárně bezpečnostní řešení

Vypracoval: Ing. Patrik Podškubka  
30. 4. 2021

# Požárně bezpečnostní řešení

## 1 Požární riziko

Konstrukční řešení je následující:

- Stávající most – Most o dvou polích. Masivní vrchní i spodní stavba. Nejsou použity hořlavé materiály.
- Nový most – Most o jednom poli. Masivní vrchní i spodní stavba. Nejsou použity hořlavé materiály.

## 2 Počet osob

Stavebními úpravami řešených prostorů nedojde ke zvýšení počtu osob v řešeném objektu.

## 3 Zvýšení počtu osob s omezenou schopností pohybu

Stavebními úpravami řešených prostorů nedojde ke zvýšení počtu osob s omezenou schopností pohybu.

## 4 Záměna věcně příslušné projektové normy

Stavebními úpravami řešených prostorů nedojde ke změně věcně příslušné projektové normy.

*Ad ČSN 73 0834, čl. 3.2:*

- V řešených prostorech (objekt mostu) nedochází ke změně užívání ve smyslu ČSN 73 0834, čl. 3.2, jedná se o změnu stavby typu I.

*Ad ČSN 73 0834, čl. 3.5:*

- „objekt se mění nástavbou nebo vestavbou o více než dvě podlaží“ – stavebními úpravami nedojde k vestavbě stávajících prostorů,
- „objekt se mění přístavbou ...“ – stavebními úpravami nedojde k přístavbě stávajícího objektu,
- „výměna stropních konstrukcí v rozsahu větším než 75 % ...“ – stavebními úpravami nedojde k výměně stropních konstrukcí.

Nejedná se o změnu stavby skupiny III.

## 5 Koncepce PBŘ řešených prostorů

Fakticky nedojde k zásahu do stávající koncepce PBŘ. Původní koncepce PBŘ objektu zůstává zachována.

## 6 Situování objektu

Poloha řešení stavby je zřejmá ze situace, které jsou samostatnou přílohou projektové dokumentace.

## 7 Požární úseky

Jedná se o dopravní stavbu. Vzhledem k charakteru stavby není stanovováno.

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o změnu stavby skupiny I, není rozdělení na požární úseky dále posuzováno a je považováno za vyhovující. Požadavky ČSN 730834 kap. 4 jsou splněny.

## 8 Požární a ekonomické riziko, stupeň požární bezpečnosti

Jedná se o dopravní stavbu. Vzhledem k charakteru stavby není stanovováno.

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o změnu stavby skupiny I, jsou požární odolnosti stavebních konstrukcí považovány za vyhovující. Požadavky ČSN 730734, čl. 4a, b, d, f, jsou splněny (požární odolnost měněných stavebních prvků není snížena pod původní hodnotu, stupeň hořlavosti není zvýšen).

## 9 Únikové cesty

Jedná se o dopravní stavbu. Vzhledem k charakteru stavby není stanovováno.

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o změnu stavby skupiny I, jsou únikové cesty považovány za vyhovující. Požadavky ČSN 730834, čl. 4g, jsou splněny. Jedná se o objekt bez stálého osazení osobami.

## 10 Odstupové vzdálenosti

Jedná se o dopravní stavbu. Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o změnu skupiny I a požadavky ČSN 730834, kap. 4c, jsou splněny, jsou odstupové vzdálenosti považovány za vyhovující bez průkazu výpočtem.

## 11 Technické vybavení

Jedná se o dopravní stavbu. Technické vybavení není navrženo. Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

## 12 Požární zabezpečení

Původní parametry zařízení umožňující protipožární zásah nejsou zhoršeny. Viz ČSN 730834, kap. 4i.

*Komunikace* – Příjezd a průjezd požární techniky je zabezpečen stávajícími komunikacemi a po dobu rekonstrukce mostu po objížděné trase.

*Objízdné trasy* – Objízdná trasa vede po stávajících obousměrných komunikacích II. a III. třídy. Jednopruhové neprůjezdné komunikace delší než 50 m nejsou v řešené lokalitě navrženy. 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 Středočeského kraje.

*Požární voda* – Požární vodu lze zjistit ze stávajícího vodovodní řadu nebo vodoteče. Stávající vnější požární hydranty nejsou úpravami řešené lokality dotčeny. Pro vlastní objekt není požární voda požadována.

## 13 Elektrická požární signalizace

Jedná se o dopravní stavbu. Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

## 14 Přenosné hasicí přístroje

Jedná se o dopravní stavbu. Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

## 15 Opatření

Jsou navržena především následující opatření:

- Stavba bude provedena a provozována v souladu se zákonnými a podzákonými právními a ostatními předpisy.
- Bude zachován příjezd a přístup k sousedním objektům pro požární techniku.
- Případné omezení průjezdnosti v důsledku výkopových prací bude ohlášeno 14 dní předem na adrese místně příslušného HZS.
- Při koulaudaci bude předložen doklad o shodě pro jednotlivé materiály a prvky použité na stavbě.

Navrhovaná opatření jsou zapracována do příslušných částí projektu.

Vypracoval: Ing. David Dvořáček  
25. 1. 2019