

Souhrnná technická zpráva

Obsah

B.1.	Popis území stavby.....	2
B.1.1.	Charakteristika stavebního pozemku.....	2
B.1.2.	Údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací	2
B.1.3.	Informace o vydaných rozhodnutích	2
B.1.4.	Informace o zapracování podmínek závazných stanovisek	2
B.1.5.	Výčet a závěry průzkumů	3
B.1.6.	Ochrana území	4
B.1.7.	Poloha vzhledem k záplavovému území	4
B.1.8.	Vliv stavby na okolní stavby a pozemky	4
B.1.9.	Požadavky na asanace, kácení dřevin	4
B.1.10.	Požadavky na zábory ZPF a LPF	5
B.1.11.	Územně technické podmínky	5
B.1.12.	Věcné a časové vazby stavby	5
B.1.13.	Seznam stavbou dotčených pozemků	5
B.1.14.	Seznam sousedních pozemků	5
B.2.	Celkový popis stavby.....	6
B.2.1.	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	6
B.2.2.	Orientační náklady stavby.....	6
B.2.3.	Celkové urbanistické a architektonické řešení.....	7
B.2.4.	Dispoziční a provozní řešení.....	7
B.2.5.	Bezbariérové užívání stavby.....	7
B.2.6.	Bezpečnost při užívání stavby	7
B.2.7.	Základní technický popis stavby.....	7
B.2.8.	Technologická zařízení	8
B.2.9.	Požárně bezpečnostní řešení	8
B.2.10.	Úspora energie a tepelná ochrana	9
B.2.11.	Hygienické požadavky na stavbu.....	9
B.2.12.	Zásady ochrany stavby před negativními účinky.....	9
B.3.	Připojení na technickou infrastrukturu	9
B.3.1.	Napojovací místa technické infrastruktury	9
B.3.2.	Připojovací rozměry, kapacity	9
B.4.	Dopravní řešení.....	10
B.4.1.	Popis dopravního řešení	10
B.4.2.	Napojení na dopravní infrastrukturu	10
B.4.3.	Doprava v klidu	10
B.5.	Řešení vegetace a terénních úprav	10
B.6.	Popis vlivů stavby na životní prostředí	10
B.6.1.	Vliv na životní prostředí	10
B.6.2.	Vliv na přírodu a krajinu	10
B.6.3.	Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000	10
B.6.4.	Způsob zohlednění podmínek vlivu na životní prostředí	10
B.6.5.	Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma	10
B.7.	Ochrana obyvatelstva	10
B.8.	Zásady organizace výstavby.....	11
B.8.1.	Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu	11
B.8.2.	Ochrana okolí staveniště.....	11
B.8.3.	Zábory pro staveniště	11
B.8.4.	Požadavky na bezbariérové obchodní trasy	11
B.8.5.	Bilance zemních prací	12

B.1. Popis území stavby

B.1.1. Charakteristika stavebního pozemku

Stavba mostu se nachází v intravilánu města Rumburk na katastrálním území Rumburk. Most převádí místní komunikaci ulici Sukovu přes koryto Pstružného potoka v prostoru křižovatky ulic Sukova a Lesní, dále se souběžnou ulicí Sukovou a ulicí Výletní. V prostoru křižovatky se nachází parkovací plocha před budovou SPORTLIFE centra soukromého vlastníka. Předmětem rekonstrukce je pouze poježděná část veřejné komunikace a pozemku města, zaklopení koryta Pstružného potoka pod parkovištěm na pozemku SPORTLIFE centra se stavby nedotkne.

Stávající nosnou konstrukci mostu tvoří na vtoku rozšíření původní klenby ocelovými nosníky a železobetonovou deskou, dále pak původní kamenná klenba z pískovcových opracovaných kvádrů a na vtokové straně klenby navazuje zaklopení koryta železobetonovou monolitickou deskou na opěrách z lomového kamene. Vjezdu na výtokový kraj mostu je v současnosti zamezeno nízkými betonovými svodidly a to vzhledem ke stavebnímu stavu výtokové části mostu.

Půdorysně je osa komunikace esovitě zakřivena dle ulice Lesní. Šířkové uspořádání respektuje připojení ostatních komunikací s proměnným rozšířením a napojovacími oblouky. Koryto zaklopeného potoka je zakřivené a lomené, prostor pod mostem obtížně přístupný. S tím souvisí nutnost doměření koryta a vedení opěr po snesení nosné konstrukce, přístup pod most je v současnosti nereálný a zaměření nepřesné.

B.1.2. Údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací, která má most trvale zakomponovaný v územním plánu města.

Most respektuje požadavky správce toku na velikost průtočného profilu, který byl projednán v rámci zjištění podkladů a zpracování dokumentace. Rekonstrukcí dochází ke zvětšení průtočného profilu, nicméně kapacita zaklopení koryta na vtoku a pod budovou SportLife centra je limitující a odpovídá pouze Q1.

Navržená konstrukce respektuje požadavek maximalizace průtočného profilu se zachováním nivelety komunikace i napojení na profil koryta zaklopení na vtoku. niveleta s ohledem na přilehlou zástavbu ani nelze příliš upravovat. To, společně s jílovitou základovou půdou vedlo k volbě typu konstrukce, tenké desky s vrubovými klouby nenáročné na údržbu a nenáchylné na mírné nerovnoměrné sedání základů.

B.1.3. Informace o vydaných rozhodnutích

Pro tuto stavbu zatím nebyla vydána žádná závazná rozhodnutí, pokud vyplynou z projednávání dokumentace, budou zapracována v dalším projektovém stupni RDS.

B.1.4. Informace o zapracování podmínek závazných stanovisek

Pro tuto stavbu zatím nebyla vydána žádná závazná stanoviska, pokud vyplynou z projednávání dokumentace, budou zapracována v dalším projektovém stupni RDS.

B.1.5. Výčet a závěry průzkumů

Geologické podmínky byly ověřeny v rámci přípravy jiné akce, projektu kanalizační šyby. Sonda byla převzata a geologický profil vyneseno ve výkresové části dokumentace. Závěry jsou zohledněny ve výkresové části navržením roznášecího štěrkopískového polštáře. Založení mostu je navrženo jako plošné.

Dále byly zjištěny průtoky a kapacity zaklopení na vtoku u správce Povodí Ohře. Při návrhu byly požadavky respektovány maximálním zvětšením průtočného profilu.

Místním šetřením byl proveden územní průzkum (rekognoskace terénu) a průzkum možností přístupu techniky na stavbu s ohledem šířkové uspořádání místních komunikací. Přístup shora je dobrý, ale pod most se stavební technika nevejde.

Současně byla ověřena existence inženýrských sítí oslovením správců a orientačním zákresem vedení. Vedení ČEZ a vodovodu SČVK bylo vytýčeno pro účely projektu. Před zahájením prací budou přesto veškeré sítě v dosahu zemních prací vytýčeny správci a požádáno o práce v ochranném pásmu inženýrských sítí. Veškeré známé sítě jsou zakresleny v dokumentaci z vyjádření, které mají omezenou platnost.

Pod zaklopením toku se pod vtokovou částí objektu nachází vodovodní řad DN 500 a vedení kabelů NN.

Podle orientačního vytýčení a určení hloubky pracovníky ČEZ distribuce je kabelové vedení pod korytem, tedy pod mostem. Pro případ, že by kabely byly v úrovni nosné konstrukce, je připraveno a odsouhlaseno řešení uložení do samonosné půlené chráničky pod deskou nosné konstrukce.

Hloubka uložení vodovodu nebyla ověřena, ale nad mostem není dostatečný prostor, aby tudy prošlo DN 500 a to ještě s izolací (to by představovalo trubku profilu cca 700 až 800mm), proto je pravděpodobně potrubí vedeno pod mostem v korytě. V případě kolize stavby s vodovodem bude řešena ve spolupráci se správcem SČVK. Jednou z projednaných možností je umístění potrubí pod mostem do půlené chráničky takového profilu, který umožní její výměnu. Zástupci SČVK ale nevylučují využití stávajícího potrubí jako chráničky pro menší profil a pak by byl realizován pouze prostup základy s distanční vložkou pro nerovnoměrné sedání základů.

U výtokového čela se nachází vodovod DN 100, který bude v rámci stavby ochráněn vložení do půlené chráničky.

Podkladem pro rozhodnutí o koncepci rekonstrukce mostu jsou i hlavní prohlídky mostu prováděné v pravidelných intervalech stanovených ČSN 73 6221, mostní list dle ČSN 73 6220. S ohledem na závěry těchto podkladů je oprava mostu ekonomicky nevýhodná a z hlediska požadavků na navrhování mostních konstrukcí nereálná. Opravená konstrukce by nesplňovala požadovanou zatížitelnost.

Stavba bude prováděna po polovinách se řízením provozu kyvadlově na přednost. Dopravní obslužnost bude po celou dobu výstavby zajištěna zachováním průjezdnosti a přístupů k nemovitostem. Podmínkou je provádění stavby mimo soukromý pozemek parkoviště SprotLife centra.

B.1.6. Ochrana území

Stavba se nachází v intravilánu města mimo chráněné krajinné oblasti. Rekonstruovaný most se ale nachází v ochranném pásmu vodního zdroje, Pstružného potoka. Rovněž zasahuje do ochranného pásma kolizních inženýrských sítí.

B.1.7. Poloha vzhledem k záplavovému území

Stavba se nachází v prostoru koryta a tedy v záplavovém území Pstružného potoka. Vzhledem k malé kapacitě zaklopení koryta na vtoku (převede jen Q1), dochází k vybřežení toku v intervalech cca 1-5 let.

B.1.8. Vliv stavby na okolní stavby a pozemky

Stavba nemá negativní vliv na zdraví osob ani na životní prostředí. V době provádění stavebních prací ale může dojít ke zvýšení hluku či prašnosti, tyto negativní vlivy však budou v maximální míře eliminovány v souladu s platnými předpisy. Předpokládá se provádění prací ve dne mimo noční klid.

Realizací stavby dojde ke zvýšení užitných vlastností a bezpečnosti provozu na mostě.

Ke změně provozního režimu na mostě po výstavbě nové konstrukce nedojde. Naopak dojde k plnému obnovení provozu bez omezení zatížitelnosti a otevření celé šířky mostu.

B.1.9. Požadavky na asanace, kácení dřevin

Stavba nevyžaduje kácení vzrostlé vegetace. Po ukončení stavby bude provedeno ohumusování a zatravnění stavbou dotčených ploch. V rámci stavby bude vytvořen zatravněný ostrůvek za zvýšenou obrubou, která má zamezit vjezdu na nerekonstruovanou část zaklopení koryta a to z obou stran. Současně má zamezit nekontrolovanému vyjíždění z parkoviště přímo do křižovatky a zlepšit dopravní situaci způsobenou nedisciplinovanými řidiči (hosty SportLife centra). Zvýšená obruba přitom bude osazena na pozemku města na pozemkové hranici na straně jedné a linii ideálního vedení komunikace na straně druhé.

B.1.10. Požadavky na zábory ZPF a LPF

Stavbou nedochází ke změně využití pozemků, ačkoli skutečnost se liší od údajů z katastru nemovitostí. Veškerá výstavba bude probíhat na plochách, využitých jako komunikace či koryto potoka.

B.1.11. Územně technické podmínky

Charakter stavby nevyžaduje nová napojení na dopravní ani technickou infrastrukturu.

B.1.12. Věcné a časové vazby stavby

Zahájení výstavby se předpokládá 07/2020, dokončení 06/2021. Provádění po polovinách s omezením provozu a řízením kyvadlově na přednost dopravními opatřeními. Po demolici poloviny mostu bude vybudován nový most na této polovině a po převedení dopravy na hotovou část bude zrekonstruována druhá polovina mostu. Předpokládá se časová koordinace s kanalizační šybkou, pokud to nebude možné, bude z projektu kanalizace realizována jen chránička s potrubím uloženým pod korytem a obě kanalizační šachty. V rámci stavby rekonstrukce mostu nejsou nutné žádné přeložky inženýrských sítí, jen jejich ochrana a respektování jejich polohy volbou vhodné stavební techniky.

Tento stručný nástin postupu výstavby je návrhem projektanta bez znalosti možností konkrétního vybraného dodavatele. Konkrétní harmonogram prací je věcí vybraného zhotovitele.

B.1.13. Seznam stavbou dotčených pozemků**k.ú. Rumburk [743518]**

1981/1 Město Rumburk, ostatní komunikace, ostatní plocha (silnice)

2008/1 Město Rumburk, trvalý travní porost (silnice)

2090 Město Rumburk, ostatní komunikace, ostatní plocha (silnice)

2091 Město Rumburk, trvalý travní porost (břeh potoka)

2092 Povodí Ohře s.p., koryto vodního toku, vodní plocha (potok)

2880 Město Rumburk, ostatní komunikace, ostatní plocha (silnice)

B.1.14. Seznam sousedních pozemků

Sousední pozemky nejsou stavbou ohroženy ani omezeny, Není nutné je proto uvádět.

B.2. Celkový popis stavby

B.2.1. Základní charakteristika stavby a jejího užívání

Jedná se o komplexní rekonstrukci mostu ve stávající poloze. Most převádí místní komunikaci přes koryto Pstružného potoka. Po dobu stavby nelze most úplně uzavřít, představuje jedinou přístupovou cestu.

Stávající nosnou konstrukci mostu tvoří na vtoku rozšíření původní klenby ocelovými nosníky a železobetonovou deskou, dále pak původní kamenná klenba z pískovcových opracovaných kvádrů a na vtokové straně klenby navazuje zaklopení koryta železobetonovou monolitickou deskou na opěrách z lomového kamene.

Nosnou konstrukci nového mostu tvoří jedno deskové pole z monolitického železobetonu lomené dle zakřivení a lomů toku. Uložení přes vrubové klouby v elektroizolačním provedení řadí most do rozpěrákového typu konstrukce. Deska mostovky bude betonována na skruži s ponecháním dilatačních spar v místech dělení konstrukce na fáze výstavby.

Základním účelem mostu je jeho užívání pro převedení dopravy vozidel i pěších přes koryto potoka. Jedná se o stavbu trvalou.

Pro tuto stavbu nejsou vydaná žádná rozhodnutí o udělení výjimek z technických či normových požadavků, bezbariérovosti, a podobně.

Podmínky závazných stanovisek nejsou k dispozici, předpokládá se zapracování případných podmínek a stanovisek do dalšího projektového stupně RDS.

Stavba splňuje požadavky ČSN a jiných předpisů a norem. Rovněž respektuje požadavky správce toku na velikost průtočného profilu a investora na šířkové uspořádání a zatížitelnost.

Niveleta i šířkové uspořádání nové části mostu respektuje stávající prostorové řešení křižovatky i vedení zaklopeného koryta toku.

Zahájení výstavby se předpokládá 04/2020, dokončení 11/2020.

B.2.2. Orientační náklady stavby

Orientační náklady stavby jsou odhadnuty na:

SO 201 Most přes Pstružný potok 3.400.000,-Kč

Odhad stavebních nákladů bude upřesněn až na základě ocenění podrobného výkazu výměr.

B.2.3. Celkové urbanistické a architektonické řešení

Stavba je navržena s ohledem na přilehlé prostory městské zástavby s maximálním důrazem na zachování stávající funkce mostu. Současně jsou respektovány požadavky na průtočný profil, šířkové uspořádání, zatížitelnost, a podobně. Stavba mostu nahrazuje stávající most ve stejné poloze a s napojením na stejné komunikace.

Architektonické řešení respektuje normové technické požadavky a parametry přemostovaného toku, hladiny velkých vod, navázání nivelety na stávající komunikace, limitní podélné spády apod. Je zvolena železobetonová konstrukce o jednom deskovém poli charakteru rozpěrákového mostu.

Niveleta a šířkové uspořádání respektuje stávající prostorové řešení křižovatky.

B.2.4. Dispoziční a provozní řešení

Stavbou nedochází ke změně polohy osy komunikace, ani ke změně dispozičního či provozního řešení komunikace či toku. Šířkové uspořádání splňuje normové požadavky. Na výtoku je navržena monolitická římsa se zábradlím, na vtoku navazuje stávající zaklopení koryta.

B.2.5. Bezbariérové užívání stavby

Nový most je navržen ve stejných parametrech jako stávající, který již požadavky na bezbariérovost splňuje (maximálním podélným spádem do 8.33% v souladu s požadavky NIPi). Konstrukce přitom umožňuje případné doplnění dalších vodících prvků.

B.2.6. Bezpečnost při užívání stavby

Bezpečnost při užívání stavby bude zajištěna dodržením platných předpisů (např. výška zábradlí, dodržení návrhového zatížení apod.). Bezpečnost užívání stavby je ovlivněna zejména uživateli, kteří by kromě obecných pravidel měli dodržovat především zákon č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Šířkové uspořádání umožňuje provoz bez omezení, návrhové zatížení dle platné ČSN EN 1991-2 (zatížitelnost normální dvounápravovými vozidly min.42t, výhradní šestinápravovým vozidlem min.120t a výjimečné devítinápravovým vozidlem min.180t, zatížení na nápravu 32t).

B.2.7. Základní technický popis stavby

Stavba je řešena jako jeden stavební objekt:

SO 201 Most přes Pstružný potok u koupaliště

Stavba mostu bude koordinována se stavbou:

Rumburk – odstranění výústí DC76, DC77

č.stavby: DC-042 025

IO 02 Podchod pod pstružným potokem

Stavba po obnažení vodovodu přizve správce k upřesnění ochrany

B.2.7.1. SO 201 Most přes Pstružný potok u koupaliště

Stávající nosnou konstrukci mostu tvoří na vtoku rozšíření původní klenby ocelovými nosníky a železobetonovou deskou, dále pak původní kamenná klenba z pískovcových opracovaných kvádrů a na vtokové straně klenby navazuje zaklopení koryta železobetonovou monolitickou deskou na opěrách z lomového kamene.

Podle postupu výstavby po částech bude nosná konstrukce obnažena (klenba bude postupně a symetricky odlehčována tak, aby vlivem nesymetrického zatížení nedošlo ke zřícení) a odseparována část železobetonové desky (předpokládá se řezání konstrukce a sanace čela ponechané desky na výtokové straně tak, aby nedocházelo ke korozi výztuže na řezné ploše). Následně bude provedena vlastní demolice včetně spodní stavby a základů.

Opěry nového mostu jsou z monolitického železobetonu na základových pasech. Opěry jsou stěnového charakteru tloušťky 50cm plošně založené na roznášecím štěrkopískovém polštáři, případně v úrovni základové půdy třídy S3 nebo lepší. Na výtoku navazuje levobřežní opěra na stávající kamennou regulační zídku, pravobřežní je ukončena opevněním z kamenných monobloků se zborcenou lící plochou a skluzem. Na vtoku nové opěry navazují na stávající opěry zaklopení pod parkovištěm.

Nosnou konstrukci nového mostu tvoří jedno deskové pole z monolitického železobetonu lomené dle zakřivení a lomů toku. Uložení přes vrubové klouby v elektroizolačním provedení řadí most do rozpěrákového typu konstrukce. Deska mostovky bude betonována na skruži s ponecháním dilatačních spar v místech dělení konstrukce na fáze výstavby.

Vzhledem k malému sklonu komunikace je spádování horního povrchu řešeno směrem k opěrám, podhled mostovky je rovný. Tloušťka desky uprostřed rozpětí činí 30cm, kolmé rozpětí k teoretické ose podpory 3.1m. Střechovitý spád 2.5% od středu k opěrám.

Na koncích desky pod římsou na vtoku a u dilatačních spar je pro omezení zatékání vytvořen protispád. S ohledem na způsob spádování povrchu není řešeno odvodnění povrchu izolace odvodňovači, ale jen rubovou drenáží za opěrami.

Výtokové čelo mostu je opatřeno železobetonovou monolitickou římsou s jednou rezervní chráničkou. Kotvení římsy je možné realizovat zabetonovanou nebo dodatečně vlepovanou beznapěťovou kotvou (aby se nevnášely příčné tahy do konstrukce).

Vozovka je řešena jako živičná třívrstvá a to s ohledem na možnost vyrovnávání spádů v prostoru proměnlivého výškového řešení komunikace. Tomu je uzpůsobena i výška horního povrchu desky nosné konstrukce.

B.2.8. Technologická zařízení

Stavba vlastního mostu neobsahuje technologická zařízení.

B.2.9. Požárně bezpečnostní řešení

Most je navržen i pro přejezd těžkých požárních vozidel. Po dobu stavby bude zachována průjezdnost křižovatky za stejných podmínek, jako doposud. Nový most nenarušuje stávající přístupy a provedení zásahů jednotek požární ochrany.

B.2.10. Úspora energie a tepelná ochrana

Stavba nemá vliv na hospodaření s energiemi. Stavbou nedojde ke snížení dodávek energií. Tepelná ochrana konstrukce mostu je bezpředmětná.

B.2.11. Hygienické požadavky na stavbu

Hygienické požadavky na stavbu se nevyskytují vyjma vibrace, hluku a prašnosti během stavby, které budou omezeny na minimum. S ohledem na umístění stavby v intravilánu města v prostoru bytové zástavby, je třeba počítat s opatřeními během stavby, která tyto vlivy minimalizují. Po uvedení stavby do provozu budou tyto vlivy zcela eliminovány a vliv stavby na okolí bude naprosto stejný, jako je doposud.

Hotová stavba nemá negativní vliv na zdraví osob ani na životní prostředí.

B.2.12. Zásady ochrany stavby před negativními účinky

a) Radon z podloží

Stavba není ohrožena radonem.

b) Bludné proudy

Most je řešen v souladu s požadavky na ochranu proti bludným proudům. Nosná konstrukce bude odizolována od spodní stavby uložením přes vrubové klouby v elektroizolačním provedení. Železniční trať je vzdálena cca 600m od mostu a není elektrifikována, tedy výskyt bludných proudů není významný. Předpokládají se proto pouze základní ochranná opatření.

c) Seismicita

Stavba je umístěna mimo seismicky aktivní oblast a není ohrožena ani technickou seismicitou.

d) Hluk

Po dokončení stavby nebude hluk v okolí zvýšen, stavba sama hluk nevydává.

e) Protipovodňová opatření

Stavba respektuje požadavky Povodí Ohře na velikost průtočného profilu.

f) Poddolování

Stavba se nachází mimo poddolovaná území.

B.3. Připojení na technickou infrastrukturu

B.3.1. Napojovací místa technické infrastruktury

Stavba mostu nevyžaduje nová napojovací místa na technickou infrastrukturu. Přeložky inženýrských sítí využívají ta stávající a jsou řešena v samostatných objektech stavby.

B.3.2. Připojovací rozměry, kapacity

Vzhledem k zachování stávajících kapacit, nejsou připojovací parametry nově specifikovány.

B.4. Dopravní řešení

B.4.1. Popis dopravního řešení

Nový most nahrazuje stávající konstrukci beze změny dopravního řešení. Zvyšuje se pouze zatížitelnost mostu a vymezuje výjezd z parkoviště, čímž snižuje riziko kolize při nekontrolovaném vyjíždění nedisciplinovaných řidičů přímo do křižovatky.

B.4.2. Napojení na dopravní infrastrukturu

Stavba nevyžaduje nová připojení na technickou infrastrukturu. Stávající niveleta bude napojena na stávající komunikaci na obou předpolích.

B.4.3. Doprava v klidu

Stavba nevyžaduje řešení dopravy v klidu.

B.5. Řešení vegetace a terénních úprav

V rámci stavby mostu dojde jen k minimálnímu zvětšení záborů, přilehlé dotčené plochy budou zpětně ohumusovány a zatravněny. Ostatní stavbou dotčené plochy budou uvedeny do původního stavu. Zatravnění bude provedeno i na ostrůvku za zvýšenou obrubou oddělujícím parkoviště od křižovatky.

B.6. Popis vlivů stavby na životní prostředí

B.6.1. Vliv na životní prostředí

Stavba ve výsledném provedení nemá negativní dopad na životní prostředí.

B.6.2. Vliv na přírodu a krajinu

Hotová stavba nemá negativní vliv na přírodu a krajinu.

B.6.3. Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba nemá vliv na chráněná území.

B.6.4. Způsob zohlednění podmínek vlivu na životní prostředí

S ohledem na charakter stavby nejsou stanoveny žádné podmínky.

B.6.5. Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma

Pro výše uvedenou stavbu nejsou nově zřízena ochranná ani bezpečnostní pásma inženýrských sítí (v souladu s ČSN 73 6005). Stavba se i nadále nachází v ochranném pásmu vodního zdroje. Práce v ochranném pásmu podléhají schválení prací správcem.

B.7. Ochrana obyvatelstva

Stavba mostu umožňuje jeho využití jako evakuační bod. Tuto stavbu lze k ochraně obyvatelstva využít jako únikovou či přístupovou cestu při mimořádných případech.

B.8. Zásady organizace výstavby

B.8.1. Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Charakter stavby a stavební úkony při realizaci nevyžadují provizorní napojení staveniště na stávající technickou infrastrukturu. Přístupy na stavbu jsou zajištěny po místních komunikacích a zpevněním ploch pro staveništní mechanizaci.

Dodavatel si pro potřeby stavby dle nutnosti zajistí:

- a) dodávku elektrického proudu pomocí mobilních elektrocentrál
- b) dodávku pitné vody pomocí mobilních rezervoárů/cisterny
- c) dodávku záměsové vody pomocí mobilních rezervoárů/cisterny
- d) dodávku telekomunikačního spojení pomocí mobilních telefonů

B.8.2. Ochrana okolí staveniště

Dodavatelé stavebních prací musí při stavbě respektovat všechny platné předpisy o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích, předpisy týkající se prací s trhavinami a prací v ochranných pásmech inženýrských sítí. Stavební práce zasáhnou do provozu uzavřením poloviny mostu, doprava bude svedena do zúženého prostoru, resp. do jednoho jízdního pruhu.

Projektová dokumentace je zpracována v souladu s platnými ČSN a odpovídá ustanovením o obecných technických požadavcích na výstavbu.

Projekt předpokládá a umožňuje svým řešením dodržet ustanovení vyhlášky ČÚBP a ČBÚ, o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích; o technických požadavcích na výrobky, dále Zákoník práce a Stavební zákon.

Stavba musí být prováděna odborně proškolenými pracovníky za dodržování bezpečnosti práce.

Vedením stavby může být pověřena jen osoba s příslušnou autorizací.

Po celou dobu výstavby bude zachována průjezdnost křižovatky a dopravní obslužnost. Pro případné oplocení staveb, ale i zajištění výkopu či dočasných skládek materiálu, platí nutnost jejich vyznačení zábrany. Oplocení nebo zábrany musí být pevné a barevné kontrastní (plně kontrastně provedené ohrazení staveniště).

B.8.3. Zábory pro staveniště

Pro zařízení staveniště se předpokládá využití prostoru na uzavřené části komunikace. Investor po dohodě se zhotovitelem může nabídnout ještě další 2 plochy cca 50 a 150m od stavby. Trvalé zábory jsou omezeny na nevypořádané plochy, k novým záborům ve skutečnosti nedochází. Dočasné zábory počítají nejen se zařízením staveniště, ale i zajištění přístupů pro stavební techniku.

V rámci záboru je předpokládáno umístění stavební buňky s mobilním WC a vymezením plochy pro provizorní skládku stavebního materiálu.

Přesné vymezení záborů je součástí samostatné přílohy záborového elaborátu a bude aktualizováno na základě možností a potřeb vybraného zhotovitele.

B.8.4. Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Vzhledem k provádění po polovinách není nutno tento odstavec řešit.

B.8.5. Bilance zemních prací

Předpokládá se přímé navážení zemního materiálu do tělesa komunikace bez nutnosti rozsáhlé mezideponie. Předpokládá se zpětné využití zeminy z výkopů do násypů, pokud bude posouzena jako vhodná. Zemina z výkopů bude posouzena a v případě vhodnosti deponována v místě stavby. V případě nevhodnosti bude odvezena na skládku. Stavba je s ohledem na demolované konstrukce materiálově spíše přebytková, ale předpokládá se uskladnění kamene z kleneb na deponii investora pro budoucí použití kamenných bloků na jiné stavby.

S ohledem na charakter stavby je bilance zemin vyrovnaná.

Veškerá sejmutá ornice bude zpětně využita na ohumusování.

V Liberci, dne 26.3.2020
Vypracoval ing.T.Humpal