

## Vrbatův Kostelec

Generální projektant:



PRODIN A.S.  
JIRÁSKOVA 169  
530 02 PARDUBICE

WWW.PRODIN.CZ  
DIČ: CZ25292161  
IČO: 25292161

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém S-JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval: Ing. Petr ŘEZKA	Zodp. projektant: Ing. Petr ŘEZKA	Kontroloval: Ing. Daniel ŠINDLER	 Praha 4, Bezová 1658, 147 14 +420 244 462 219 pontex@pontex.cz	
Kraj: Pardubický	Traťový úsek/Obec: Vrbatův Kostelec			
Investor SÚS Pardubice, Doubravice 98, 533 53 Pardubice				
Akce:  MOST EV.Č. 35826-2 VRBATŮV KOSTELEČ				
Obsah výkresu:  SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			Formát	
			Datum 03/2022	
			Účel PDPS	
			Č. zakázky 3111-20-084	
			Změna	Č. kopie
			Měřítko	
			Část dokumentace  B	Č. výkresu

## Obsah

<b>B.1. Popis území stavby.....</b>	<b>2</b>
B.1.1 Charakteristika území.....	2
B.1.2 Údaje o souladu s územním rozhodnutím.....	2
B.1.3 Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací.....	3
B.1.4 Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika .....	3
B.1.5 Výčet a závěry provedených průzkumů a měření .....	3
B.1.6 Ochrana území podle jiných právních předpisů .....	6
B.1.7 Vliv stavby na okolní stavby .....	6
B.1.8 Požadavky na demolice a kácení dřevin .....	7
B.1.9 Požadavky na dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa .....	7
B.1.10 Územně technické podmínky .....	8
B.1.11 Věcné a časové vazby .....	8
B.1.12 Seznam pozemků dle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí.....	9
B.1.13 Seznam pozemků dle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné pásmo .....	10
B.1.14 Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření .....	10
B.1.15 Možnost napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu.....	10
<b>B.2. Celkový popis stavby .....</b>	<b>10</b>
B.2.1 Celková koncepce řešení stavby .....	10
B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení .....	14
B.2.3 Celkové technické řešení.....	14
B.2.4 Bezbariérové užívání stavby .....	15
B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby.....	15
B.2.6 Základní charakteristika objektů .....	15
B.2.7 Základní charakteristika technických zařízení .....	18
B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení .....	18
B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana.....	19
B.2.10 Hygienické požadavky na stavbu.....	19
B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí .....	19
<b>B.3. Připojení na technickou infrastrukturu .....</b>	<b>20</b>
<b>B.4. Dopravní řešení.....</b>	<b>20</b>
<b>B.5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav.....</b>	<b>20</b>
<b>B.6. Popis vlivu stavby na životní prostředí.....</b>	<b>21</b>
B.6.1 Vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda a půda.....	21
B.6.2 Vliv na přírodu a krajinu – ochrana dřevin, rostlin a živočichů.....	21
B.6.3 Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000 .....	22
B.6.4 Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.....	22
<b>B.7. Ochrana obyvatelstva.....</b>	<b>24</b>
<b>B.8. Zásady organizace výstavby .....</b>	<b>25</b>
B.8.1 Technická zpráva .....	25
B.8.2 Výkresy .....	31
B.8.3 Harmonogram výstavby .....	31
B.8.4 Schéma stavebních postupů .....	31
B.8.5 Bilance zemních hmot.....	31
<b>B.9. Celkové vodohospodářské řešení.....</b>	<b>32</b>
<b>Přílohy .....</b>	<b>32</b>

# SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Název stavby: Most ev. č. 35826-2 Vrbatův Kostelec

Místo stavby

Kraj: Pardubický  
Obec: Vrbatův Kostelec  
Katastrální území: Vrbatův Kostelec [785865]

Stavebník: Správa a údržba silnic Pardubického kraje  
Doubravice 98, 533 53 Pardubice

Zpracovatel dokumentace: Pontex spol. s r.o.  
Bezová 1658, Praha 4, PSČ 147 14

Stupeň PD: PDPS – Projektová dokumentace pro provádění stavby

## **B.1. Popis území stavby**

### **B.1.1 Charakteristika území**

Stavba představuje rekonstrukci stávajícího mostu přes říčku Žejbro na silnici III/35826 v obci Vrbatův Kostelec. Silnice je staničena ve směru od Chrasti do Vrbatova Kostelce.

Stavba se nachází v intravilánu obce. Před mostem je komunikace vedena na násypu, za mostem pokračuje po násypu a přechází na terén. V těsné blízkosti mostu jsou zahrady přilehlých domů, které neumožňují rozšíření průjezdního profilu komunikace bez zřízení trvalých zábor soukromých pozemků. Před mostem vpravo je louka a několik stromů.

Most se nachází půdorysně v přímé, niveleta ve směru staničení do obce stoupá. V krátkém úseku před mostem je údolnicový oblouk.

Navrhovaná stavba do stávajícího charakteru území nijak nezasahuje a zůstává tak s ním v souladu. Navrhované stavební úpravy silnice nijak charakter území nezmění.

Staveniště předmětné stavby se bude nacházet v prostoru stávající silnice a jejího blízkého okolí.

### **B.1.2 Údaje o souladu s územním rozhodnutím**

Jedná se o rekonstrukci stávajícího mostu, při které nedochází ke změně podstatných parametrů mostu ani komunikace.

### B.1.3 Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací

Na celé správní území obce Vrbatův Kostelec je, v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění, zpracována územně plánovací dokumentace – Územní plán Vrbatův Kostelec, jehož Změnu č. 2 vydalo Zastupitelstvo obce Vrbatův Kostelec, a jež nabyla účinnosti dne 30.10.2020.

Dle platného územního plánu se v místě stavby jedná o plochy dopravní infrastruktury.

### B.1.4 Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika

Geomorfologicky náleží zájmový prostor do oblasti Českomoravská vrchovina, k celku Železné hory, s okrskem Skutečská pahorkatina (kód IIC - 3B - b), s kopcovitým reliéfem předurčeným geologickou stavbou, jejím tektonickým porušením a zvětrávacími procesy.

Dle inženýrskogeologického průzkumu území (Global-geo, listopad 2020) byly zjištěny následující geologické poměry.

Kvartérní pokryv reprezentují nivní sedimenty tvořené jílem písčitým a kamenito-štěrkovitým zeminou s jílem, tříd F4 CS a Cb+F4 CS. Jíly patří mezi zeminy nebezpečně namrzavé, nepropustné ( $k_f = 10^{-8} - 10^{-10} \text{ m.s}^{-1}$ ), pomalu konsolidující, se součinitelem konsolidace  $c_v < 1.10^{-6} \text{ m}^2.\text{s}^{-1}$ .

Strop zcela zvětralého granodioritu, tř. R6 / S4 SM, probíhá od 2,25 m pod povrchem terénu na p.p.č. 63/1, tj. v úrovni 349,48 m n. m., resp. 4,45 m od nivelety vozovky. Od 7,00 m p. t. je vystřídaný silně až zcela zvětralou horninou tř. R6 ± R5, s velmi nízkou orientační pevností v prostém tlaku  $\sigma_c = 0,5\text{-}2,0 \text{ MPa}$ . U horniny se předpokládá intenzivní tektonické porušení, sahající do značné hloubky.

V prostoru silničního mostu bylo zjištěno jen zvodnění kvartérních sedimentů, s hladinou ustálenou v hloubce 1,90 m p. t. (349,83 m n. m.), odpovídající přibližně hladině potoka pod mostem. Podle výsledků zkráceného chemického rozboru č. 142 podzemní voda z kvartérních nivních sedimentů nevytváří ve znění ČSN EN 206-1 agresivní prostředí.

### B.1.5 Výčet a závěry provedených průzkumů a měření

#### *Hlavní prohlídka mostu*

Na základě protokolů o provedených mostních prohlídkách (poslední HPM Jan Dobrovolný 20.6.2019 a poslední BPM Dušan Chocholouš 12.12.2019) a prohlídky mostu na místě je možné konstatovat následující.

Stávající opěry jsou z kvádrového zdiva z pískovce. Na opěry je nabetonován úložný práh výšky 30 cm, který je vysazený do stran o 40 cm. Na obě opěry navazují na pravé straně a na levé straně na začátku mostu kamenné nábrežní zídky. Na levé straně opěry na konci mostu je kamenné obložení zemního kužele z drobné žulové dlažby do betonu až pod římsu. Spodní část opěry 1 je v délce 1,5 m od levého boku provedena z kvádrového zdiva, zbývající část opěry je podchycená monolitickým betonem.

Nosnou konstrukci tvoří 12 ks prefabrikovaných nosníků ŽMP, délky 9m x 0.5m x 0.5m. Mezi 1.-2., 2.-3., 9.-10., 10.-11. a 11.-12. nosníkem jsou spáry vyplněny železobetonem, ostatní nosníky jsou sestaveny k sobě na sraz.

Izolační systém je celoplošně poškozen, na podhledu nosníků jsou patrné korodující třmínky, boky nosné konstrukce poteklé s vápennými výluhy.

Na čelních plochách úložných prahů a dříků opěr jsou místy silné vápenné výluhy od protékajících mostních závěrů

Celková degradace betonu obou říms, na pravé římse jsou odpadlé boční hrany betonu a obnažená výztuž. Pod levou římsou na začátku mostu kaverna hloubky 40 cm vydroleného degradovaného betonu. Na konci vpravo je poškozené zdivo křídla OP2. V okolí opěr jsou vzrostlé dřeviny, které je třeba odstranit.

Stavební stav nosné konstrukce i spodní stavby je hodnocen jako V – špatný.

### *Zaměření mostu*

Vrbatův Kostelec, most ev. č. 35826-2, GON Hradec Králové, 10/2020.

Polohové a výškové připojení bylo provedeno technologií GNSS metodou RTK s VRS s využitím sítě TVN, pro transformaci do S-JTSK byl použit transformační modul zpřesněné globální transformace Trimble 2018 schválený ČÚZK pro měření 1. 1. 2018.

Nově budované bodové pole obsahuje dočasně stabilizované body určené pomocí rajonu a transformace. Výšky nových bodů byly určeny trigonometricky.

K měření byla použita totální stanice Trimble S6 a GNSS stanice Trimble R4-3.

Podrobné měření bylo provedeno 3D laserovým skenerem Trimble X7.

Třída přesnosti podrobných bodů polohová je 3, výšková 2.

### *Inženýrskogeologický průzkum*

Vrbatův Kostelec. Most ev.č. 35826-2 přes vodoteč. Global-geo, s.r.o.- Listopad 2020.

Základní poznatky z provedeného průzkumu jsou shrnuty v předchozí kapitole.

Výkopy v místě nových opěr budou prováděny v kamenitém násypu, soudržných i štěrkovito-kamenitých náplavech a zcela zvětralých granodioritech, zařazených jako celek do celého spektra tříd těžitelnosti 2 - 5 / I - II.

Pro hlubinné zakládání na pilotách náleží místní zeminy a zvětralé horniny, ve znění přílohy C ČSN 73 1005 „Inženýrskogeologický průzkum“ do I. až III. třídy, s nutností hloubení vývrtů pod ochranou ocelovými pažnicemi v celých délkách.

Místní soudržné zeminy z hlediska použitelnosti do násypů/zpětných zásypů patří k nevhodným. Nivní sedimenty (píscité jíly) mají nepříznivé geotechnické vlastnosti a jsou

vesměs silně převlhčené. Přechodové oblasti mostu je žádoucí z hlediska požadavků na únosnost a zhutnění zhotovit z materiálů vhodných, s plynulou křivkou zrnitosti. Dále využitelné budou jen ŠD z podkladních vrstev a kamenitá sypanina z násypu, v případě odděleného těžení a deponování.

S ohledem na výše uvedené, je základové poměry mostu nutné označit za složité, z titulu přítomnosti zvodnělých kvartérních sedimentů. Aktuálně nejúnosnější základovou půdu na lokalitě představuje granodiorit tř. R6.

Konkrétní způsob založení opěr v místních geotechnických podmínkách, včetně zajištění stavební jámy, navrhne statik.

#### *Průzkum existence inženýrských sítí*

V rámci inženýrské činnosti při přípravě rekonstrukce mostu byl proveden průzkum existence inženýrských sítí. Prodin, 09/2020.

Z provedeného průzkumu byla zjištěna přítomnost následujících inženýrských sítí.

Dle vyjádření obeslaných správců sítí se v okolí mostu vyskytují podzemní i nadzemní inženýrské sítě.

správce	druh vedení	poloha vedení	opatření
<b>podzemní vedení</b>			
Cetin a.s.	metalické sdělovací kabely	před mostem vlevo je na sloupu nadzemní vedení svedeno i pod zem	přeložka SO 461
ČEZ Distribuce a.s.	silové kabely NN	před mostem vlevo je na sloupu nadzemní vedení svedeno i pod zem	přeložka SO 431
VS Chrudim a.s.	vodovod	vlevo dále od mostu	nebude stavbou dotčeno, vytyčit a zajistit ochranu
obec Vrbatův Kostelec	splašková kanalizace	tlaková kanalizace za mostem pod vozovkou	v rámci SO 201 uloženo bez přerušení do chráničky
obec Vrbatův Kostelec	splašková kanalizace	gravitační a tlaková kanalizace před mostem pod vozovkou	nebude stavbou dotčeno, vytyčit a zajistit ochranu
GasNet s.r.o.	STL plynovod	před začátkem stavby vpravo a za koncem stavby pod vozovkou	nebude stavbou dotčeno, vytyčit a zajistit ochranu

správce	druh vedení	poloha vedení	opatření
Semerád Otakar	zatrubnění bývalého náhonu	před mostem napříč vozovkou	v rámci SO 201 nahrazen stávající propustek
SÚS Pardubického kraje	dešťová kanalizace	před mostem v komunikaci s vyústěním vpravo do koryta	v rámci SO 201 úpravy na vyústění
neznámý	zřejmě stará kanalizace	před mostem vlevo podél komunikace s vyústěním do koryta	opatrný postup prací v blízkosti, zajistit ochranu
<b>nadzemní vedení</b>			
Cetin a.s.	metalické sdělovací kabely	před mostem napříč přes vozovku a dále vlevo podél mostu	přeložka SO 461
ČEZ Distribuce a.s.	silové kabely NN	před mostem napříč přes vozovku a dále vlevo podél mostu	přeložka SO 431
obec Vrbatův Kostelec	silové kabely NN veřejného osvětlení	před mostem napříč přes vozovku a dále vlevo podél mostu	přeložka SO 432
obec Vrbatův Kostelec	veřejný rozhlas	končí za mostem na sloupu vlevo a dále k mostu nepokračuje	nebude stavbou dotčeno, zajistit ochranu

Zhotovitel je povinen v rámci přípravy stavby prověřit případný výskyt dalších inženýrských sítí v oblasti plánovaných vstupů na stavenišť. Zhotovitel je povinen se seznámit s vyjádřením správců IS, která jsou nedílnou součástí projektu, a respektovat v nich uvedené podmínky. V rámci dalších stupňů dokumentace je nutno provést aktualizaci vyjádření správců, jejichž platnost je časově omezena.

#### B.1.6 Ochrana území podle jiných právních předpisů

Součástí stavby není žádný stavební objekt, v souvislosti s jehož výstavbou by musela být řešena ochrana území podle jiných právních předpisů (například zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů).

#### B.1.7 Vliv stavby na okolní stavby

Jedná se o rekonstrukci stávajícího mostu. Profil komunikace bude rozšířen a bude přidán jednostranný chodník. V místě zahrad okolních staveb za mostem je navrženo vedení komunikace na opěrných zdech, aby nedošlo k zásahu do soukromých pozemků.

Stavba bude probíhat při dodržení všech hygienických norem pro omezení vlivu na sousední stavby.

Před zahájením stavby bude provedena pasportizace všech okolních staveb a pozemků.

Pozemků v soukromém vlastnictví se dotkne rozšíření násypu komunikace vpravo před mostem. Zákres pozemků viz Záborový elaborát.

Je zakázán pohyb stavební techniky podél budovy vlevo před mostem, aby nedošlo k jejímu poškození či rozvoji trhlin nadměrnými vibracemi.

V současném stavu nebyl vyřešen odvod srážkové vody z komunikace vpravo za mostem. Voda stékala na přilehlou zahradu. V rámci rekonstrukce budou osazeny na pravé straně u chodníku uliční vpusti a prostor vlevo odvodněn skluzy před a za mostem.

Součástí stavby jsou přeložky sdělovacího vedení Cetin, silového vedení ČEZ Distribuce a vedení veřejného osvětlení. Přeložky jsou součástí samostatných stavebních objektů.

Součástí SO 201 je náhrada stávajícího propustku bývalého náhonu v prostoru pod komunikací a úprava vyústění odvodnění komunikace, které náhon křížuje.

### B.1.8 Požadavky na demolice a kácení dřevin

Stavba předpokládá demolici vlastního stávajícího objektu mostu a náhradu stávajícího propustku před mostem. Jiné demolice se nepředpokládají.

Před mostem jsou v těsné blízkosti mostu vlevo vzrostlé keře a líska s kmeny obvodu do 60 cm. Tyto budou v rámci demolice mostu pokáceny.

### B.1.9 Požadavky na dočasné a trvalé záборы zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

Stavbou dochází k rozšíření trvalých záborů pozemků pouze v prostoru rozšíření násypu pro chodník vpravo před mostem.

V rámci trvalých záborů je dotčeno celkem 59 m<sup>2</sup> pozemků zemědělského půdního fondu. V rámci dočasných záborů pak dalších 162 m<sup>2</sup>. Stavbou nejsou dotčeny žádné pozemky určené k plnění funkcí lesa.

Tyto uvedené a případně další části pozemků zemědělského půdního fondu, pokud budou v rámci stavby dočasně využity k nezemědělským účelům včetně uvedení do původního stavu déle než rok, je třeba požádat o souhlas orgánu ochrany ZPF.

V zájmu ochrany zemědělského půdního fondu je třeba:

- Učinit opatření k zabránění úniku pevných, kapalných a plyných látek poškozujících zemědělský půdní fond a jeho vegetační kryt.
- Zabezpečit pozemek tak, aby nedošlo k jeho poškození a znečištění, aby nebyly poškozeny příznivé fyzikální, biologické a chemické vlastnosti půdy. Místa, kde by



bylo riziko znečištění, je třeba překrýt plachtou (např. v místě složení sypkého materiálu), kde by hrozilo zhutnění, podložit (např. prkny). Nebezpečné odpady nebudou na této ploše ukládány vůbec.

### B.1.10 Územně technické podmínky

Stavba leží na stávající komunikaci III/35826, přes kterou bude v průběhu stavby obsluhována, a na kterou bude po dokončení opět napojena.

Vystavěn bude i nový pravostranný chodník v souladu s požadavky na bezbariérové řešení stavby.

Dále bude na stávající technickou infrastrukturu třeba napojit následující stavební objekty

- SO 431 – přeložku silového vedení ČEZ Distribuce
- SO 432 – přeložku silového vedení veřejného osvětlení
- SO 461 – přeložku sdělovacího vedení Cetin

Projektová dokumentace je vypracována v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb.

Po dobu výstavby bude pro pěší osoby zřízena obchodí trasa přes provizorní lávku umístěnou proti proudu toku. V místě stavby bude pohyb chodců usměrněn příslušnými dopravními značkami či zábranami (zajistí zhotovitel stavby – náklady rozpustí v jednotlivých položkách soupisu prací).

### B.1.11 Věcné a časové vazby

Zahájení předmětné stavby je časově vázáno na souhlasy vlastníků dotčených pozemků s předmětnou stavbou a následné povolovací řízení. Předpokládá se provedení stavby ve stavební sezóně 2023.

Investice podmiňující provedení navržené stavby nejsou známy.

Vyvolanými investicemi jsou především úpravy stávajících sítí technického vybavení území (inženýrských sítí) dotčených předmětnou stavbou. Jejich úpravy jsou řešeny v příslušných stavebních objektech této dokumentace.

Souvisejícími investicemi jsou následující stavby.

#### *Rekonstrukce silnice III/35826 Chacholice – Vrbatův Kostelec (dokončeno)*

Stavba „Rekonstrukce silnice III/35826 Chacholice – Vrbatův Kostelec“, jejímž investorem je také SÚS Pardubického kraje, upravuje silnici III/35826 v úseku od Chacholic k mostu, jehož rekonstrukce je předmětem této dokumentace.

I. etapa Chacholice – Skála je již dokončena a II. etapa Skála – Vrbatův Kostelec, která končí bezprostředně před mostem, byla realizována v průběhu přípravy této dokumentace v roce 2021. Nyní je tedy stavba kompletně dokončena.

Rozsah stavby končí ve staničení km 0,020 této stavby s tím, že na posledních 10 m dochází k úpravě příčného sklonu navázáním na původní vozovku.

V rámci stavby došlo i k náhradě propustku pod sjezdem k č.p. 47. Dále došlo ke zřízení dešťové kanalizace odvodnění vozovky. Tato je zakončena šachtou před mostem a vyústěna nad stávajícím propustkem a vpravo od mostu do koryta vodoteče.

### *Oprava silnice III/35826 Vrbatův Kostelec*

Připravovaná stavba „Oprava silnice III/35826 Vrbatův Kostelec“, jejímž investorem je také SÚS Pardubického kraje upravuje silnici od mostu dále směrem do obce až na křižovatku s II/337. Předpokládá se, že tato akce bude realizována následně po dokončení rekonstrukce mostu, případně je možné obě akce realizovat současně.

Při současné realizaci je nutné zajistit koordinaci staveb, aby bylo umožněno jejich zásobování a přístup staveništní techniky.

Návrh odvodnění za mostem, tedy před začátkem úseku této navazující stavby, vychází z navrženého odvodnění navazující stavby, kdy je umístěna nejbližší uliční vpust' vpravo cca 20 m za koncem této stavby, vlevo je navrženo odvodnění žlabem. Uliční vpust' bude zaústěna do uliční vpusti této stavby na konci pravé opěrné zdi a společně vyústěny skrz dřív opěry.

Tato skutečnost byla projednána s projektantem navazující stavby (Ing. Hornýš, Prodin a.s.).

### *Kanalizace a ČOV Vrbatův Kostelec – etapa II. (dokončeno)*

V roce 2020 byla realizována I. etapa stavby „Kanalizace a ČOV Vrbatův Kostelec“, která zahrnovala práce od řeky směrem do obce. V rámci II. etapy byla dokončena část kanalizace zahrnující nemovitosti na druhé straně řeky.

Součástí akce jsou i dvě šachty, čerpací stanice a gravitační a tlakové potrubí navržené v těsné blízkosti mostu. Oba druhy kanalizace jsou vedeny skrz násyp silnice před mostem. V rámci provedené rekonstrukce silnice před mostem byly již tyto objekty realizovány v roce 2021.

### **B.1.12 Seznam pozemků dle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí**

parcelní číslo	druh pozemku	využití pozemku
st. 44	zastavěná plocha a nádvoří	
st. 45	zastavěná plocha a nádvoří	
st. 78	zastavěná plocha a nádvoří	
st. 105	zastavěná plocha a nádvoří	
57/4	zahrada	zemědělský půdní fond
59	zahrada	zemědělský půdní fond
60	zahrada	zemědělský půdní fond
63/1	zahrada	zemědělský půdní fond
69	ostatní plocha	neplodná půda

119	trvalý travní porost	zemědělský půdní fond
120	ostatní plocha	jiná plocha
667/3	ostatní plocha	ostatní komunikace
684	vodní plocha	koryto vodního toku přirozené nebo upravené
686	vodní plocha	koryto vodního toku přirozené nebo upravené
691/1	ostatní plocha	silnice
692	ostatní plocha	silnice
693	ostatní plocha	silnice

### B.1.13 Seznam pozemků dle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné pásmo

V souvislosti s přeložkou sdělovacího vedení Cetin (SO 461) dojde k uložení vedení do země v jiné trase a tím k úpravě stávajícího ochranného pásma na parcele 693 a st. 78.

### B.1.14 Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Součástí stavby je i osazení geodetických značek na most a opěrné zdi.

V průběhu stavby bude sledováno sedání pilotového založení. Po dokončení stavby bude provedeno nulové měření.

### B.1.15 Možnost napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Stavba je součástí veřejné dopravní infrastruktury – převádí komunikaci III/35826.

Připojení staveniště na veškeré potřebné druhy energií a vodu si musí zajistit zhotovitel stavby. Předpokládá se využití mobilních zdrojů (elektrické energie, vody, atd.) a mobilních chemických WC.

## B.2. Celkový popis stavby

Předmětem projektu je rekonstrukce mostu přes řeku Žejbro na silnici III/35826 ve Vrbatově Kostelci. Součástí je rozšíření silnice a vybavení jednostranným chodníkem.

### B.2.1 Celková koncepce řešení stavby

#### *a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby*

Jedná se o změnu dokončené stavby.

#### *b) Účel užívání stavby*

Převádí komunikaci III/35826 a chodník přes říčku Žejbro.

*c) Trvalá nebo dočasná stavba*

Jedná se o trvalou stavbu.

*d) Vydaná rozhodnutí a povolení výjimky z technických požadavků na stavby*

Nebyla vydána žádná rozhodnutí o povolení výjimek.

*e) Zapracování podmínek stanovisek dotčených orgánů*

Z vydaných závazných stanovisek nevyplývají žádné podmínky k zapracování.

Z ostatních stanovisek DOSS byly připomínky zapracovány následujícím způsobem.

<b>Povodí Labe s.p.</b>	
havarijní plán ke schválení před schválením vodoprávním úřadem	zapracováno do STZ
povodňový plán k vydání stanoviska	zapracováno do STZ
suť do průtočného profilu jen po nezbytně nutnou dobu	uvedeno v TZ
opevnění dna navázat na stávající stav	uvedeno v TZ
odtěžení nánosů a očištění dna na návodní straně	doplněno do TZ
umístění lapačů šterku v uličních vpustech a odvodňovacích skluzech	Do uličních vpustí doplněn požadavek na lapače splavenin, do odvodňovacích žlabů se standardně takový prvek nedodává a čištění nesystémového prvku by bylo pro údržbu komplikované, pravděpodobně by neprobíhalo správně a nemělo by tedy žádný efekt.
materiál mostních opěr musí co nejvíce odpovídat stávajícímu provedení	Mostní opěry jsou navrženy z pohledového betonu, což barevně koresponduje s přilehlými nábrežními zdmi. Dozděné obnovené části zdí budou vyzděny z původních kamenů.
dořešit zakotvení betonových sloupků zábradlí do sanovaných říms nábrežních zdí	Betonové sloupky budou vetknuty do římsy prostřednictvím vyčnívající výztuže, ocelové zábradlí na návodní straně bude kotveno přes patní desku šrouby vlepenými do vývrtu. Uvedeno v TZ.
stanovisko k demontáži vodočetné lati ověřit u ČHMÚ	ČHMÚ souhlasí
před dokončením stavby přizvat ke kontrole zástupce PLa	zapracováno do STZ
<b>MÚ Chrudim — OD</b>	
požadavek na zkrácení doby opravy	Postup výstavby je technologicky náročný vzhledem k postupné demolici i budování samostatně jednotlivých opěr a nutnosti postupného usměrnění toku řeky. Přílišné zkracování předpokládaného harmonogramu není i s ohledem na dodržení hygienických (hlukových) norem a kvality díla přípustné. Pokusili jsme se co

	možná nejvíce zkrátit harmonogram a odstranili časovou rezervu u jednotlivých činností. Zkrátili jsme předpokládanou dobu výstavby na 6 měsíců, což je dle našeho názoru naprosté minimum nezbytné pro provedení díla.
<b>KÚ Pk — ODSH (obsluž.)</b>	
zajištění dopravní obslužnosti, zřízení točny autobusů	v rámci SO 181 byly navrženy místa pro otáčení autobusů po dobu výstavby
<b>SÚS Pk (DIO)</b>	
po dobu uzavírky musí žadatel o uzavírku sledovat stav objízdné trasy	podmínky doplněny do dokumentace
vzniklé škody na objízdné trase budou odstraněny na náklad žadatele	podmínky doplněny do dokumentace
před zahájením uzavírky zajistí žadatel zdokumentování stavu objízdné trasy	podmínky doplněny do dokumentace
<b>KŘP Pk — DI Chrudim</b>	
soulad s požadavky ČSN	PD je vypracována v souladu s požadavky ČSN 73 6201, 73 6101, 73 6110 i příslušnými TP
podmínky pro šířku chodníku dle ČSN 73 6110 1.5+0.5m, návaznost před a za mostem	Chodník je navržen jako pravostranný v celém rozsahu stavby v šířce 1,5 m, z důvodu stísněných podmínek v souladu s ČSN 73 6110 čl. 10.1.2.4 bez bezpečnostních odstupů. Před mostem navazuje na nový chodník k přilehlým nemovitostem, za mostem na nový chodník, který je součástí navazující stavby.
požadavky na lávku pro pěší	podmínky doplněny do dokumentace
podmínky pro VO	Přeložený sloup silového vedení s přesunutou lampou VO splňuje bezpečnostní odstup od vozovky. Umístění lampy ani její charakteristiky se nemění.
požadavky na DIO	podmínky doplněny do dokumentace

#### f) Celkový popis koncepce

Jedná se o rekonstrukci mostu 35826-2 na silnici III/35826. Sčítání dopravy z roku 2016 nebylo na dotčené komunikaci prováděno. Na silnici II/337 vedoucí skrz obec nedaleko mostu byla zjištěna průměrná intenzita nákladních vozidel TNV 41 vozidel za den. Na této komunikaci bude tedy hodnota významně nižší.

Stávající konstrukce bude odstraněna a vybudována nová.

Vozovka bude provedena v městském uspořádání MO2 8/6.5/50 s pravostranným chodníkem.

Po dobu výstavby bude doprava vedena objízdnou trasou, chodci přes provizorní lávku podél mostu.

*g) Současný stav stavby*

Na základě protokolů o provedených mostních prohlídkách (poslední HPM Jan Dobrovolný 20.6.2019 a poslední BPM Dušan Chocholouš 12.12.2019) a prohlídky mostu na místě je možné konstatovat stavební stav nosné konstrukce i spodní stavby jako V – špatný.

Podrobnější popis viz B.1.5 Výčet a závěry provedených průzkumů a měření.

*h) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů*

Součástí stavby není žádný stavební objekt, v souvislosti s jehož výstavbou by musela být řešena ochrana stavby podle jiných právních předpisů (například zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů).

*i) Základní bilance stavby (spotřeby médií a hmot)*

Jedná se o dopravní stavbu. V provozu stavba neprodukuje žádné odpady a nevyžaduje žádné energie.

**Odpady v průběhu stavby**

Odpady budou vznikat především v rámci výstavby (nevhodná zemina, staré části konstrukce apod.). Součástí projektové dokumentace je plán nakládání s odpady. Plán řeší způsob nakládání s odpady vzniklými při výstavbě, jejich třídění podle druhu a způsob jejich dalšího možného využití.

Při výstavbě je nutné preferovat recyklaci a třídění odpadů, avšak za předpokladu minimalizace přímých (hluk, prach) i nepřímých (obslužná doprava) negativních vlivů spojených s touto činností. U výkopových materiálů je nutné doložit jejich nezávadnost (analytické rozborů) pro účely jejich dalšího využití.

Odpady vzniklé během stavby budou likvidovány v jejím průběhu a skončí před jejím předáním do provozu. Hospodaření s odpady na plochách zařízení staveniště bude v souladu s platnými bezpečnostními předpisy včetně manipulace s nebezpečnými látkami. Při provozování stavebních strojů je zapotřebí dbát na jejich technický stav pro snížení úkapů oleje a ostatních technologických kapalin. Dále bude odvážena přebytečná, resp. nevhodná zemina z výkopů.

**Hospodaření s dešťovou vodou**

Silnice je odvodněna střechovitým příčným sklonem. Vlevo je voda odvedena přes nezpevněnou krajnici, skluzy před a za mostem a odvodňovačem na mostě. Vpravo je voda odvedena podél chodníku k uličním vpustem a odvodňovačem na mostě. Veškerá srážková voda je svedena do Žejbra.

*j) Základní předpoklady výstavby*

Stavební objekty na sebe budou přímo navazovat, předpokládá se realizace v průběhu jedné stavební sezóny.

Nejprve bude vyznačena objízdná trasa (SO 181), na kterou bude následně svedena doprava a prostor mostu uzavřen. Bude zřízena obchozí trasa pro pěší. Budou provedeny nezbytné přeložky inženýrských sítí (SO 431, 432 a SO 461).

Následovat bude demolice stávajícího mostu (SO 001) a výstavba nového (SO 201), jehož součástí bude i obnova vozovky a vybudování chodníku.

#### *k) Základní požadavky na předčasné užívání stavby*

Stavbu je možné uvést do předčasného užívání po splnění základních bezpečnostních opatření vyžadovaných příslušnými právními předpisy. Musí být dokončena zádržná zařízení (římsa s odrazným obrubníkem) a osazeno zábradlí.

#### *l) Orientační náklady stavby*

Předpokládaný objem stavby celkem za všechny stavební objekty a práce činí 11,9 mil. Kč bez DPH. Náklady byly stanoveny na základě Datové základny pro sestavení nákladů staveb z úrovně DSP - aktualizace 2015.

### B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Most bude nahrazen rámovou železobetonovou konstrukcí stejné světlosti a větší šířky. Směrové i výškové vedení silnice III/35826 bude až na drobná vyrovnání stávajících nerovností zachováno, komunikace bude rozšířena ze stávající proměnné šířky na konstantní šířku 5,5 m mezi obrubami. Silnice bude doplněna pravostranným chodníkem.

### B.2.3 Celkové technické řešení

Stávající most bude zdemolován a vybudován nový. Stávající inženýrské sítě budou přeloženy mimo profil nové komunikace.

#### B.2.3.1 Statické výpočty

Statickým výpočtem byla ověřena proveditelnost konstrukce v daných geologických podmínkách.

#### B.2.3.2 Celková bilance nároků energií

Stavba nemá speciální nároky na energetické zdroje. Předpokládá se využití mobilních zdrojů.

#### B.2.3.3 Celková spotřeba vody

Při stavbě bude na některé stavební činnosti nezbytné zajistit zdroj vody. Předpokládá se užití mobilního zdroje.

#### B.2.3.4 Celkové produkované množství odpadu

Odpady ze stavby budou vznikat na základě činností souvisejících s demolicí mostu a dále odpady z balení použitých stavebních materiálů.

## B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

V místě stavby bude proveden pravostranný chodník šířky 1,5 m. Chodník je řešen jako bezbariérový a umožňující bezpečný pohyb osobám s omezenou schopností pohybu a orientace.

Chodník bude, v souladu s ČSN 73 6110 a vyhl. č. 398/2009 Sb., vybaven potřebnými bezpečnostními prvky, které usnadňují pohyb zmíněným osobám. Jedná se o tyto prvky:

- varovné pásy šířky 0,40 m z reliéfní barevné zámkové dlažby v místech obruby nižší než 80 mm (tj. na koncích chodníku)
- přirozená vodící linie tvořená zvýšenou vnější záhonovou obrubou zvýšenou o 60 mm oproti povrchu chodníků

Projektová dokumentace vypracována v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb.

## B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Bezpečnost stavby je zajištěna splněním platných technických norem a požadavků daných vyhláškou o silničním provozu.

Provoz na silnici a chodnících je řešen silničním zákonem, zákonem o provozu na pozemních komunikacích a ostatními souvisejícími zákony. Účastníci silničního provozu jsou povinni dodržovat pravidla silničního provozu stanovená zákonem 361/2000 Sb. ve znění zákona 411/2005 Sb., zákona 76/2006 Sb. a pozdějších předpisů.

## B.2.6 Základní charakteristika objektů

Všechny stavební objekty se týkají rekonstrukce mostu. Základní parametry silnice se podstatně nemění.

	stávající most	po rekonstrukci
Rozpětí	cca 8,6 m	8,6 m
Délka přemostění	8,0 m	8,0 m
Délka mostu	cca 18,5 m	34,8 m
Šířka mostu	6,35 m	8,1 m
Výška pod mostem	2,9 m	3,3 m
Chodník	-	1,5 m

### B.2.6.1 SO 001 – Demolice stávajícího mostu

Stávající most tvoří nosná konstrukce z 12 ks prefabrikovaných nosníků ŽMP délky 9 m a rozměrů 0.5 x 0.5 m. Opěry jsou z kvádového zdiva z pískovce s betonovým úložným prahem výšky 30 cm, který je vysazený do stran o 40 cm.

Na obě opěry navazují na pravé straně a na levé straně na začátku mostu kamenné nábrežní zídky. Na levé straně opěry na konci mostu je kamenné obložení zemního kužele z drobné žulové dlažby do betonu až pod římsu.



Bude odfrézována vozovka, odbourány římsy, nosná konstrukce, postupně odtěženy zásypy a rozebrána spodní stavba mostu.

Demolice bude probíhat s ohledem na stavební stav mostu a bezpečnost pracovníků. Před zahájením prací je třeba provést přeložky dotčených inženýrských sítí.

#### B.2.6.2 SO 102 – Chodník

Chodník je navržen jako pravostranný v celém rozsahu stavby v šířce 1,5 m, z důvodu stísněných podmínek v souladu s ČSN 73 6110 čl. 10.1.2.4 bez bezpečnostních odstupů. Na začátku řešeného úseku bude chodník zakončen ve sjezdu k nemovitosti, za mostem bude dočasně ukončen na konci úseku, v případě současné realizace „Opravy silnice III/35826 Vrbatův Kostelec“ bude rovnou napojen.

Povrch chodníku bude řešen betonovou dlažbou. Na mostě a na navazující opěrné zdi je navržena žb římsa, dlážděný chodník tedy bude proveden jen před mostem a na malé délce za mostem ke konci úseku.

Chodník bude doplněn v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. nezbytnými varovnými pásy a vodicími liniemi.

#### B.2.6.3 SO 181 – Dopravní opatření během výstavby

Doprava bude v místě stavby uzavřena. Objízdná trasa bude vyznačena z Podlažic přes Skuteč po silnicích II/358 a II/337.

Před zahájením uzavírky zajistí žadatel o uzavírku zdokumentování stavu objízdné trasy, po dobu uzavírky musí sledovat stav objízdné trasy a na jeho náklad budou odstraněny případné vzniklé škody na objízdné trase.

Pro chodce bude zřízena obchozí trasa vlevo od mostu po terénu přes soukromý pozemek, provizorní lávkou přes Žejbro a po obecním pozemku bývalé cesty podél koryta řeky do obce. Trasa bude vyznačena a dle potřeby bude zpevněna šterkodrtí. Lávka bude provedena v souladu s požadavky bezpečnosti užívání s oboustranným zábradlím, spodní hrana lávky bude v úrovni minimálně 352,06 m n.m. Po dokončení rekonstrukce budou uvedeny pozemky do původního stavu.

Pro zajištění veřejné obslužnosti dotčených obcí bude zřízena dočasná točna pro autobusy v obci Skály i v obci Vrbatův Kostelec.

#### B.2.6.4 SO 201 – Rekonstrukce mostu

Ve výkopu bude vybudován základový pas na hlubinném založení z mikropilot. Na základovém pasu bude postaven železobetonový rám mostu světlosti 8,0 m. Za mostem budou z důvodu minimalizace záboru přilehlých zahrad navazovat na křídla opěrné zdi.

Vozovka bude obnovena ve stávajícím směrovém i výškovém vedení a v šířkovém uspořádání MO2k 8/6.5/50. Toto uspořádání s šířkou jízdního pruhu 2,75 m bez vodicího proužku je navrženo dle ČSN 73 6110 pro stísněné poměry a v souladu s návrhem příčného uspořádání

související stavby „Rekonstrukce silnice III/35826 Chacholice – Vrbatův Kostelec“ předcházející této stavbě.

Na pravé straně mostu je na mostě i navazující opěrné zdi navržena chodníková římsa upravená příčnou striáží. Na levé straně je pouze jednoduchá římsa. Obě římsy budou vybaveny ocelovým zábradlím se svislou výplní.

Odvodnění vozovky je navrženo na levé straně přes nezpevněnou krajnici, na začátku a konci mostu je proveden skluz podél křídla (resp. podél opěrné zdi a křídla) do koryta řeky a na mostě je odvodnění doplněno odvodňovačem. Na pravé straně jsou navrženy u obrubníku uliční vpusti vyústěné před mostem do stávající šachty, která bude spolu s jejím vyústěním upravena, aby nedošlo ke kolizi s rekonstrukcí propustku. Na pravé straně za mostem je uliční vpust' vyvedena skrz opěru mostu do koryta řeky a na mostě je navržen odvodňovač s přímým vyústěním do řeky.

Před mostem bude nahrazen stávající propustek starého mlýnského náhonu novým trubkovým.

Součástí objektu jsou i terénní úpravy. Podél křídel bude provedeno zpevnění svahu odlážděním a na pravé straně před mostem bude zřízeno služební schodiště.

#### **B.2.6.1 SO 431 – Přeložka silového vedení ČEZ Distribuce**

Podél silnice vlevo se nachází v řešeném úseku nadzemní silové vedení NN. Na úseku před mostem příčně přechází silnici. Betonový sloup, na kterém je vedení před mostem vlevo zavěšené, zasahuje do průjezdního profilu komunikace. Na sloupu je zároveň realizována přípojka podzemním vedením k přilehlé nemovitosti.

V rámci přeložky bude stávající sloup přesunut do vzdálenosti minimálně 0,5 m od hrany průjezdního profilu, tedy cca 1,2 m příčně od stávajícího sloupu. Zároveň tedy dojde ke změně trasování vzdušného vedení a bude dle potřeby upravena poloha podzemního vedení přípojky.

Pro přeložku silového vedení je případně možné využít rezervní chráničky uložené v římsách mostu.

Celková délka dotčeného vedení je tedy cca 65 m na stávajícím vzdušném rozvodu.

Součástí prací bude provedení výchozí revize elektrického zařízení, geodetické zaměření skutečné polohy a provedení demontáže případných odpojených kabelů.

#### **B.2.6.2 SO 432 – Přeložka silového vedení VO**

Ve stejné trase a stejným způsobem jako u SO 431 je vedeno i vzdušné silové vedení veřejného osvětlení. V rámci přeložky sloupu SO 431 bude upraveno i vzdušné vedení veřejného osvětlení.

Pro přeložku silového vedení je případně možné využít rezervní chráničky uložené v římsách mostu.

Celková délka dotčeného vedení je tedy cca 65 m na stávajícím vzdušném rozvodu.

Součástí prací bude provedení výchozí revize elektrického zařízení, geodetické zaměření skutečné polohy a provedení demontáže případných odpojených kabelů.

#### B.2.6.3 SO 461 – Přeložka sdělovacího vedení Cetin

Stávající vedení sdělovacích metalických kabelů společnosti Cetin je řešeno nadzemním vedením vlevo podél silnice. Před začátkem stavby se nachází dřevěný sloup, ke kterému je kotvené. Od sloupu vedení příčně přechází nad silnicí na pravou stranu. Zároveň je na tomto sloupu řešena přípojka podzemním kabelovým vedením do přilehlé nemovitosti. Další dřevěný sloup, na kterém je vedení zavěšeno, se nachází za mostem. Oba uvedené sloupy zasahují do průjezdného profilu komunikace a bude třeba je přeložit.

V rámci přeložky budou oba stávající sloupy odstraněny, sdělovací vedení po dobu stavby odpojeno a v rámci stavby přeloženo do chrániček v římse. K č.p. 91 ve stávající trase, k č.p. 47 napříč pod vozovkou, pod chodníkem a dále v terénu. Před č.p. 47

Celková délka dotčeného vedení je tedy cca 125 m na stávajícím vzdušném rozvodu.

Součástí prací bude provedení výchozí revize elektrického zařízení, geodetické zaměření skutečné polohy a provedení demontáže odpojených kabelů.

#### B.2.7 Základní charakteristika technických zařízení

Most neobsahuje žádná technická ani technologická zařízení.

#### B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

Požárně bezpečnostní řešení se rekonstrukcí nemění.

Použité stavební konstrukce jsou nehořlavé. Jedná se o konstrukce vně objektu bez požadavku na požární odolnost.

S ohledem na charakter stavby nejsou navrženy zvláštní hasební látky. Materiály, které nelze hasit vodou, nejsou projektem stavby navrženy.

Most netvoří z hlediska průjezdného profilu ani zatížitelnosti překážku pro plynulý průjezd vozidel a techniky HZS. V době stavby bude nezbytné využít objízdných tras.

Stavba netvoří překážku, která by omezovala bezpečný únik osob při nehodě a následném požáru. Navrženou stavbou nejsou narušeny žádné stávající zásahové cesty, příjezdové komunikace nebo nástupní plochy. Pro bezpečnost při hašení není nutné stanovovat zvláštní opatření.

Navrženou stavbou, ani při výstavbě či po jejím dokončení, nebudou dotčeny žádné požární hydranty.

Předmětem tohoto posouzení nejsou objekty zařízení staveniště ani volných skládek, ke kterým bude, v případě jejich instalace, zpracováno samostatné požárně bezpečnostní řešení. Během realizace stavby je třeba dodržovat veškeré bezpečnostní předpisy.

Přístup na stavbu je zajištěn po stávajících komunikacích, po nichž je zajištěn průjezd pro veškerou dopravu. Stavba bude vybavena dopravním značením.

## B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

U objektu mostu není řešena.

## B.2.10 Hygienické požadavky na stavbu

Osvětlení bude zachováno stávající VO beze změny. Po dobu realizace přeložky SO 432 budou lampy krátkodobě odpojeny.

Při stavbě budou dodržovány příslušné předpisy BOZP a hygienické normy (hluk, vibrace, prašnost).

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

### *Ochrana před pronikáním radonu z podloží*

Neřešeno.

### *Ochrana před bludnými proudy*

Průzkum vlivu bludných proudů nebyl prováděn. Cca 300 m vzdálená železniční trať není elektrifikována. Nový mostní objekt je navržen jako integrovaný železobetonový rám. Na mostě budou přijata standardní opatření proti bludným proudům dle TP 124 pro stupeň ochranných opatření č. 3.

### *Ochrana před technickou seismicitou*

Most je navržen na dynamické působení dopravy. Jiná technická seismicitu se nepředpokládá.

### *Ochrana před hlukem*

Objekt není zdrojem hluku pro okolí a převáděné chodníky není třeba před hlukem z okolí chránit.

### *Protipovodňová opatření*

Rekonstrukce mostu zvyšuje průtočný profil.

Pro provádění stavby bude zpracován havarijní a povodňový plán (§ 39 a § 71 zákona č.254/2001 Sb.). Havarijní plán bude předložen k vyjádření Povodí Labe ještě před schválením vodoprávním úřadem. Povodňový plán bude předložen k vydání odborného stanoviska na vodohospodářský dispečink Povodí Labe, s.p. V plánech bude uveden zhotovitel stavby a termíny provádění.

Stavebník podstupuje riziko možných následků vyplývajících ze stavby v záplavovém území a je si plně vědom podmínek vodního zákona a odpovědnosti za způsobené škody při neplnění těchto povinností (§ 52 - povinnosti vlastníků staveb a zařízení v korytech vodního toku nebo sousedících s nimi, § 67 - omezení v záplavových územích, § 85- odpovědnost za způsobené

škody při neplnění povinností). Povodí Labe nenese za případné škody způsobené průchodem velkých vod při povodňových průtocích nebo chodem ledů.

#### *Ochrana před sesuvy půdy*

Objekt není ohrožen sesuvem půdy.

#### *Ochrana před vlivy poddolování*

Nejedná se o poddolované území.

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

Objekt nevyžaduje napojení na technickou infrastrukturu.

Přeložky stávajících inženýrských sítí budou napojeny na začátku a konci úpravy na stávající sítě.

Odvodnění komunikace je řešeno do koryta řeky.

### **B.4. Dopravní řešení**

Současné dopravní řešení bude zachováno, komunikace bude na celé své délce upravena na konstantní šířkové uspořádání. Komunikace je v místě navržena v kategorii MO2 8,0/6,5/50. Toto uspořádání s šířkou jízdního pruhu 2,5 m je navrženo dle ČSN 73 6110 pro komunikaci menšího dopravního významu a v souladu s návrhem příčného uspořádání související stavby „Rekonstrukce silnice III/35826 Chacholice – Vrbatův Kostelec“ předcházející této stavbě.

Výškové a směrové vedení je zachováno, pouze jsou navržena drobná vyrovnání.

Stavba je doplněna jednostranným chodníkem. Chodník je navržen jako pravostranný v celém rozsahu stavby v šířce 1,5 m, z důvodu stísněných podmínek v souladu s ČSN 73 6110 čl. 10.1.2.4 bez bezpečnostních odstupů. Chodník bude doplněn v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. nezbytnými varovnými pásy a vodicími liniemi.

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

Navrženo je kácení stromů rostoucích v blízkosti stavby před mostem. Viz B.1.8. Nařízenou náhradní výsadbu zajistí samostatně stavebník. Na p.p.č. 63/1 a 69 bude vysazen 1 ks habr a 1 ks ořech, na p.p.č. 119 budou vysazeny 2 ks lípy. Stromy budou mít obvod kmene 12-14 cm a budou opatřeny kotvícími a ochrannými prvky.

Stavební práce budou prováděny tak, aby nebyly poškozeny dřeviny dotčené stavbou, které však nejsou určené ke kácení. Kořenová zóna bude ušetřena všech zásahů, které by způsobily podstatné nebo trvalé snížení ekologických nebo společenských funkcí dřevin nebo bezprostředně či následně způsobily jejich odumření. Rovněž v tomto prostoru nebude ukládán stavební materiál, prováděna navážka zeminy nebo jiného materiálu, nesmí se odkopávat či hutnit půda a nesmí se zde pohybovat mechanizace.

Svahy podél opěr budou zpevněny kamennou dlažbou do betonu. Stávající odláždění koryta řeky bude v místech dotčených stavbou obnoveno. Ostatní plochy dotčené stavebními pracemi budou ohumusovány a osety travním semenem.

## **B.6. Popis vlivu stavby na životní prostředí**

Rekonstrukcí se nemění konstrukce objektu ani jeho vliv na životní prostředí.

### **B.6.1 Vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda a půda**

V průběhu stavby budou dodržovány všechny hygienické předpisy a předpisy pro ochranu životního prostředí. Zhotovitel bude dodržovat zejména následující pravidla.

- Přesunované hmoty je nutno zkrápět a to nejen na vozidlech, ale i na vlastním staveništi. Všechna vozidla před jejich výjezdem na veřejné komunikace budou očištěna.
- Po celou dobu provádění stavby nebudou překračovány hygienické limity hluku a vibrací podle zákona č. 258/2000 Sb. a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Osoba, která používá nebo provozuje stroje a zařízení, které jsou zdrojem hluku a vibrací, je povinna technickými, organizačními a dalšími opatřeními v rozsahu stanoveném zákonem a prováděcím právním předpisem zajistit dodržování hygienických limitů hluku a přenosu vibrací na fyzické osoby.
- Je nutné věnovat zvýšenou pozornost technickému stavu dopravních a stavebních mechanismů z hlediska jejich ekologické nezávadnosti a v tomto směru realizovat jejich pravidelné kontroly. V prostoru stavby se nesmí skladovat pohonné hmoty a maziva. Nutnou manipulaci s nimi je třeba omezit na minimum. V případě úniku látek ropného původu je nutné neprodleně zahájit sanační práce a s kontaminovanou zemínou i vodou zacházet v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. o odpadech a souvisejících právních předpisech v platném znění.
- Objekty zařízení staveniště je nutné vybavit tak, aby jejich provoz odpovídal platným předpisům v oblasti životního prostředí (nakládání s odpady, likvidace odpadních vod, apod.).
- Je zakázáno skladovat stavební materiál nebo pojíždět či parkovat stavební techniku mimo vyhrazené staveniště. Materiál nesmí být skladován na místech, kde by mohl být splaven do koryta toku.
- Sejmutá humózní vrstva bude dočasně uložena na mezideponii (plochy pro mezideponie nejsou součástí stavby, zajistí si je zhotovitel stavby). V závěru stavby bude humózní zemina zpětně použita pro ohumusování svahů upraveného zemního tělesa.

### **B.6.2 Vliv na přírodu a krajinu – ochrana dřevin, rostlin a živočichů**

Terén bude urovnán, dodána 20 cm vrstva ornice a založen trávník. Při zakládání trávníku budou dodrženy postupy dané normami Sadovnictví a krajinářství ČSN DIN 18 917 Zakládání trávníků a ČSN DIN 18 915 Práce s půdou.

Budou důsledně respektována ustanovení § 5 odst. 3 zákona — obecná ochrana rostlin a živočichů — zejména bude zabráněno zraňování a úhynu živočichů.

Při realizaci stavby je nutné zajistit ochranu stávajících dřevin před poškozením a ničením dle § 7 zákona o ochraně přírody. Dodržena budou ustanovení ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích, a Standard péče o přírodu a krajinu - řada A č. 01-002 Ochrana dřevin při stavební činnosti. Ochrana kořenového prostoru při hloubení stavebních výkopů bude zajištěna ve smyslu bodu 4.10. - výkopy v kořenové zóně (prostor pod korunou stromu) budou prováděny ve vzdálenosti minimálně 2,5 m od paty kmene, ručně.

Stavební práce budou prováděny tak, aby nebyly poškozeny dřeviny dotčené stavbou. Kořenová zóna bude ušetřena všech zásahů, které by způsobily podstatné nebo trvalé snížení ekologických nebo společenských funkcí dřevin nebo bezprostředně či následně způsobily jejich odumření. Rovněž v tomto prostoru nebude ukládán stavební materiál, prováděna navážka zeminy nebo jiného materiálu, nesmí se odkopávat či hutnit půda a nesmí se zde pohybovat mechanizace.

Všechny stromy, které by mohly být ohroženy stavební činností, tedy ve vzdálenosti menší než 5 m od stavebních prací, budou před poškozením chráněny pevným oplocením s výškou alespoň 1,5 m, případně instalací ochrany kmenů a dle potřeby i korun stromů a ochranou okolního půdního prostoru proti zhutnění

Jakákoliv činnost v chráněném kořenovém prostoru včetně ukládání materiálů, umístování zařízení, průjezdu mechanismů, výkopové činnosti, navážek apod. je zakázána.

Veškeré zásahy do veřejné zeleně je nutné řešit se správcem veřejné zeleně.

Náhradní výsadbu stromů za pokácené zajistí stavebník samostatně (popis viz B.5).

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

Území stavby neleží v oblasti náležící do evropsky významné lokality zařazené do soustavy Natura 2000, ani v žádné ptačí oblasti.

### **B.6.4 Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů**

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

#### *Vodní zdroje*

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

Žejbro není v předmětném území v ochranném pásmu vodních zdrojů.

#### *Silnice, dálnice a místní komunikace*

Silničním ochranným pásmem se dle § 30 zákona č. 13/1997 Sb., zákona o pozemních komunikacích, rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti:

- a) 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice anebo od osy větve její křižovatky s jinou pozemní komunikací; pokud by takto určené pásmo nezahrnovalo celou plochu odpočívky, tvoří hranici pásma hranice silničního pozemku,
- b) 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu silnice I. třídy nebo místní komunikace I. třídy,
- c) 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

### *Dráhy, tramvaje, trolejbusy*

Ochranné pásmo dráhy dle § 8 zákona č. 266/1994 Sb., zákona o drahách, je vymezeno svislou plochou vedenou po obou stranách dráhy:

- d) u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy,
- e) u dráhy celostátní, vybudované pro rychlost větší než 160 km/h, a u dráhy zkušební 100 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranic obvodu dráhy,
- f) u dráhy místní a vlečky 30 m od osy krajní koleje,
- g) u speciální dráhy 30 m od hranic obvodu dráhy, u tunelů speciální dráhy 35 m od osy krajní koleje,
- h) u dráhy lanové 10 m od nosného lana, dopravního lana nebo osy krajní koleje,
- i) u dráhy tramvajové a dráhy trolejbusové 30 m od osy krajní koleje nebo krajního trolejového drátu.

### *Elektronické komunikace*

Ochranná pásma elektronických komunikací jsou stanovena podle § 102 zákona č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o elektronických komunikacích).

Parametry ochranného pásma podzemního komunikačního vedení je **1,0 m po stranách krajního vedení SEK**. Parametry ochranného pásma nadzemního vedení, rozsah omezení a podmínky ochrany stanoví na návrh vlastníka tohoto vedení příslušný stavební úřad v tomto rozhodnutí.

### *Vedení VN a NN*

Ochranné pásmo je stanoveno § 46 odst. 1 zákona č. 458/2000 Sb., zákon o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon).

Ochranné pásmo nadzemního vedení je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany:

- a) u napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně
  - 1. pro vodiče bez izolace 7 m,
  - 2. pro vodiče s izolací základní 2 m,
  - 3. pro závěsná kabelová vedení 1 m,



b) u napětí nad 35 kV do 110 kV včetně	12 m,
1. pro vodiče bez izolace	12 m,
2. pro vodiče s izolací základní	5 m,
c) u napětí nad 110 kV do 220 kV včetně	15 m,
d) u napětí nad 220 kV do 400 kV včetně	20 m,
e) u napětí nad 400 kV	30 m,
f) u závěsného kabelového vedení 110 kV	2 m,
g) u zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence	1 m.

Nadzemní vedení do 1 kV není chráněno ochranným pásmem.

Ochranné pásmo podzemního vedení elektrizační soustavy do napětí 110 kV včetně a vedení řídicí a zabezpečovací techniky **činí 1 m po obou stranách krajního kabelu**; u podzemního vedení o napětí nad 110 kV činí 3 m po obou stranách krajního kabelu.

#### *Vodovodní řady a kanalizace*

Ochranná pásma jsou dle § 23 zákona č. 274/2001 Sb., zákon o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu, vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu:

- u vodovodních řadů a kanalizačních stok do **průměru 500 mm včetně, 1,5 m**,
- u vodovodních řadů a kanalizačních stok nad průměr 500 mm, 2,5 m,
- u vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti podle písmene a) nebo b) od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.

#### *Vedení plynovodu*

Ochranným pásmem plynárenských zařízení se podle §68 zákona rozumí souvislý prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení, který činí:

- u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek, jimiž se rozvádí plyn v zastavěném území obce, **1 m na obě strany od půdorysu**;
- u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek 4 m na obě strany od půdorysu;
- u technologických staveb 4 m od půdorysu.

## **B.7. Ochrana obyvatelstva**

Uspořádání mostu je navrženo dle platných norem ČSN. Ochrana chodců na chodníku je zajištěna odrazným obrubníkem ze strany od silnice a ocelovým zábradlím se svislou výplní na vnější stranu mostu.

Místo stavby musí být po dobu výstavby dostatečně vhodným způsobem zabezpečeno a vybaveno ochranným zařízením, které bude chránit všechny účastníky silničního provozu proti možnému pádu nebo nárazu (zábrany, plot, svodidla apod.) dle čl. 4.5 TP 66.

Po dobu provádění stavby nesmí být ohrožen provoz na veřejných komunikacích přiléhajících k obvodu staveniště.

## **B.8. Zásady organizace výstavby**

### **B.8.1 Technická zpráva**

#### **B.8.1.1 Potřeby médií a hmot**

V průběhu rekonstrukce mostu bude nezbytné pro stavbu zajistit zejména elektrickou energii, vodu a stavební materiály.

Elektrická energie a voda bude zajištěna z mobilních zdrojů.

Stavební materiály je možné na stavbu dopravit po stávající komunikaci přímo na staveniště.

#### **B.8.1.2 Odvodnění staveniště**

Navržené výkopy v průběhu rekonstrukce jsou pouze drobného charakteru, předpokládá se však možnost jejich zaplavení podzemní či srážkovou vodou. V případě větších přítoků bude zřízena jímka a voda čerpána.

Systém odvodnění navazujících úseků komunikace bude zachován a bude zajištěno převedení vody přímo do vodního toku. Při přerušení dešťové kanalizace při úpravě šachty před mostem bude zajištěno provizorní převedení vody mimo staveniště do koryta.

#### **B.8.1.3 Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu**

Staveniště je přístupné po komunikaci III/35826 z obou stran staveniště.

Napojení na technickou infrastrukturu není řešeno, bude zajištěno mobilními zdroji.

#### **B.8.1.4 Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky**

Stavba bude mít vliv na okolí svým zábořem pozemků pro stavební práce. Zařízení staveniště bude realizováno v obvodu komunikace.

Po celou dobu bude zajištěna možnost průjezdu na p.č. st. 45 přes p.č. 69. Zároveň bude na p.č. 69 zamezen pohyb stavební techniky podél budovy.

Vliv hlukem bude omezen hygienickými předpisy.

#### **B.8.1.5 Ochrana okolí staveniště, kácení dřevin**

Místa, kde bude probíhat stavební činnost, budou oplocena. V průběhu prací bude zajištěna ochrana dřevin v místě stavby (viz B.6.2).

Bude zajištěno vyznačení obchozí trasy pro pěší a zajištění jejich bezpečnosti například osazením vhodného zábradlí u vstupu na lávku. Zároveň bude trasa vyznačena takovým

způsobem, aby byla zřejmá a nedocházelo k pohybu chodců po soukromém pozemku mimo vyznačeného záboru.

#### **B.8.1.6 Maximální zábory stavenišť**

Vzniká nový trvalý zábor kvůli rozšíření tělesa komunikace o chodník vpravo před mostem.

Bude zřízen dočasný zábor kolem konstrukce z důvodu umožnění průchodu chodců po obchozí trase, provádění prací, skladování materiálu a umístění stavenišť. Dočasné zábory budou zřízeny na pozemcích České Republiky, obce Vrbatův Kostelec a soukromých vlastníků.

Rozsah dočasných záborů je uveden jako maximální a bude upraven dle technologických potřeb zhotovitele v době realizace.

Dotčené pozemky, jejich vlastníci a výměry jsou uvedeny v záborovém elaborátu.

#### **B.8.1.7 Požadavky na bezbariérové obchozí trasy**

Pro chodce bude zřízena obchozí trasa vlevo od mostu po terénu přes soukromý pozemek, provizorní lávkou přes Žejbro a po obecním pozemku bývalé cesty podél koryta řeky do obce. Trasa bude vyznačena a dle potřeby bude zpevněna šterkodrtí. Lávka bude provedena v souladu s požadavky bezpečnosti užívání s oboustranným zábradlím. Délka trasy je cca 160 m.

Bude zajištěno vyznačení obchozí trasy pro pěší a zajištění jejich bezpečnosti například osazením vhodného zábradlí u vstupu na lávku. Zároveň bude trasa vyznačena takovým způsobem, aby byla zřejmá a nedocházelo k pohybu chodců po soukromém pozemku mimo vyznačeného záboru.

#### **B.8.1.8 Maximální produkované množství a druhy odpadů a jejich likvidace**

S odpady vzniklými během stavby je nutno nakládat dle platných právních předpisů.

Podrobný odhad objemu odpadů je uveden v samostatné příloze.

Jediný nebezpečný odpad se předpokládá odfrézovaná živice a zbytky izolace nosné konstrukce mostu.

#### **B.8.1.9 Bilance zemních prací**

Viz B.8.5.

#### **B.8.1.10 Ochrana životního prostředí při výstavbě**

V průběhu stavby bude zamezeno únikům provozních kapalin. Materiál nesmí být skladován na místech, kde by mohl být splaven do koryta toku.

Zhotovitel zpracuje havarijný plán, který bude řešit případné úniky provozních kapalin, či jiných nebezpečných látek do vodního toku.

Podrobně jsou opatření specifikována v B.6.

#### B.8.1.11 Stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví

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

V závislosti na 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. 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,
- nařízení vlády č. 375/2017 Sb., o vzhledu, umístění a provedení bezpečnostních značek a značení a zavedení signálů.

#### B.8.1.12 Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Nejsou žádné dotčené stavby.

#### B.8.1.13 Zásady pro dopravní inženýrská opatření

Doprava bude v místě stavby uzavřena. Objízdná trasa bude vyznačena přes stávající komunikace II. třídy. Podrobně je řešeno v rámci SO 181.

Před zahájením uzavírky zajistí žadatel o uzavírku zdokumentování stavu objízdné trasy, po dobu uzavírky musí sledovat stav objízdné trasy a na jeho náklad budou odstraněny případné vzniklé škody na objízdné trase.

Veřejná doprava bude vedena po stejné objízdné trase, v obcích Skály i Vrbatův Kostelec budou zřízeny točny pro autobusy, aby bylo možné jejich otočení a zajištění dopravní obslužnosti těchto obcí.

Obchozí trasa bude zřízena přes provizorní lávku proti toku řeky.

Před zahájením prací, bude nutné na Dopravní inspektorát Policie ČR opětovně předložit návrh dopravně inženýrských opatření k zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a požádat o vydání „Stanoviska k umístění přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích“ dle § 77 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. A dále požádat o vydání „Souhlasu se zvláštním užíváním komunikací“ dle § 25 zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích. A dále požádat o vydání „Vyjádření k uzavírce PK a vedení objízdné trasy“ dle § 24 odst. 2 písm. d) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

Návrh přechodné úpravy provozu na PK po projednání s DI PČR bude předložen k odsouhlasení odboru dopravy Krajského úřadu Pardubického kraje.

Při uzavírce komunikací nebo jejich částí musí být v dostatečném předstihu tato informace oznámena Krajskému operačnímu a informačnímu středisku HZS Pardubického kraje.

Po celou dobu prací musí být zajištěn průjezd k přilehlým nemovitostem, případně i zřízeno náhradní parkovací stání.

#### B.8.1.14 Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby

Všechny níže uvedené práce a rizika musí zhotovitel promítnout do položkových cen prací v nabídce.

##### *Obecně*

Při provádění prací je třeba si počínat tak, aby bylo co nejméně omezeno a rušeno užívání sousedních pozemků a staveb a aby nebyla způsobena škoda vlastníkům sousedních pozemků a staveb — zejména dbát, aby nedocházelo k neodůvodněnému omezení práv vlastníků sousedních pozemků a staveb, k ohrožení zdraví a života osob, k nadměrnému znečišťování okolí stavby, k poškození majetku a ničení zeleně a k nepořádku na staveništi.

Po celou dobu stavby bude zajištěno

- možnost přístupu k sousedním nemovitostem (dotčené č.p. 53, č.p. 67, č.p. 40, č.p. 19, č.p. 47, č.p. 91),
- možnost parkování na stávajícím soukromém parkovacím stání, či zajištění náhradního stání (zejména se týká č.p. 40 a č.p. 53),
- průjezd na p.č. st. 45 přes p.č. 69 (nemovitost č.p. 19),
- zamezení pohybu stavební techniky podél budovy na p.č. 69 (k č.p. 19).

Po skončení prací je stavebník povinen uvést okolí stavby (sousední pozemek, nebo stavbu) do původního stavu a není-li to možné nebo hospodářsky únosné, poskytnout jejímu vlastníku náhradu podle obecných předpisů o náhradě škody (§141 odst. 2 stavebního zákona).

V případě nálezu předmětů historické hodnoty, umožní investor stavby ve smyslu ustanovení zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů zajištění záchranného archeologického dohledu nad výkopovými pracemi a současně platí oznamovací povinnost v případě archeologického nálezu při výkopových pracích.

### *Demolice*

Zahájení demoličních prací se musí uskutečnit jen na základě písemného příkazu odpovědného pracovníka dodavatele stavebních prací a po vybavení pracoviště pomocnými konstrukcemi, materiálem a pomůckami určenými v technologickém postupu prací. Demoliční práce mohou provádět pouze kvalifikovaní pracovníci pod stálým dozorem odpovědného pracovníka. Veškeré práce na demolici mostu musí probíhat tak, aby za žádných okolností nemohlo dojít k ohrožení zdraví pracovníků. Materiál z demolovaného objektu se musí odstraňovat tak, aby nedošlo k přetížení pomocných konstrukcí a skladovat tak, aby neomezoval průběh demolice. Bourání nesmí být zahájeno, popř. přerušeno, pokud není zajištěna stabilita bourané konstrukce. Tento požadavek platí i v případě nutného přerušování prací z důvodu náhlého zhoršení povětrnostních podmínek.

Nezbytným podkladem pro provedení demoličních prací je RDS a technologický postup bourání, které v sobě zahrnou všechny technologické postupy podle možností zhotovitele. Během demoličních prací je potřeba v návaznosti na zvolenou technologii osadit pomocné konstrukce pro zajištění stability mostní konstrukce. Není přípustný pohyb pracovníků pod konstrukcí během demolice.

### *Inženýrské sítě*

Před zahájením prací je třeba zajistit přeložky dotčených sloupů vzdušného silového a sdělovacího vedení a související přeložky části jejich podzemního vedení (SO 431, 432 a 461).

Za mostem bude činností dotčena stávající tlaková kanalizace. Při odkrývání výkopu bude v její blízkosti postupováno opatrně a výkop prováděn ručně. Bude zajištěna její bezpečnost po celou dobu stavby a před realizací opěrných zdí, bude bez přerušení vložena do dělené chráničky. Před zakrytím bude zaměřena případná změna polohy a předána správci.

Před mostem je umístěno vedení II. etapy obecní kanalizace. Toto vedení by mělo být dostatečně hluboko a nemělo by být výkopy dotčeno, nicméně je třeba postupovat také opatrně a případně zajistit ochranu odkrytého vedení. Před mostem bude také stávající propustek bývalého náhonu nahrazen novým trubkovým.

Vzhledem k poloze mostu je nutné předpokládat výskyt dalších, a to i třeba již nefunkčních, vedení inženýrských sítí, například před mostem vlevo souběžně s vozovkou. Veškeré bourací a výkopové práce proto musí probíhat se zvýšenou opatrností, aby nedošlo k jejich poškození.

Před zahájením prací je třeba všechny inženýrské sítě na stavbě vytyčit a oznámit správcům termín zahájení stavebních prací. Kontakty na odpovědné pracovníky a na zajištění vytyčení

jsou zpravidla uvedeny ve vyjádření. Zhotovitel musí prokazatelně seznámit pracovníky s polohou inženýrských sítí, jejich ochranným pásmem a podmínkami pro práce v ochranném pásmu.

Zařízení staveniště, skladování materiálů, stavebních strojů apod. bude realizováno mimo ochranné pásmo. Použití těžkých strojů nad inženýrskými sítěmi musí být povoleno správcem. Zhotovitel nebude provádět činnosti, které by podstatně znesnadňovaly nebo znemožňovaly přístup k inženýrským sítím.

Při provádění stavební činnosti je zhotovitel povinen učinit taková opatření, aby nedošlo k poškození inženýrských sítí nebo ovlivnění jejich spolehlivosti a bezpečnosti. Výkopové práce budou v jejich blízkosti prováděny ručně. Odkryté inženýrské sítě budou zabezpečeny proti poškození. Každé poškození je povinen zhotovitel nahlásit správci. Před provedením zásypu odhalených inženýrských sítí bude přizván správce k jejich převzetí.

Při pojíždění stroji pod nadzemním vedením inženýrských sítí musí zhotovitel prověřit dostatečnou výšku vedení.

Výkopové práce v blízkosti sloupů a stožárů budou probíhat v takové vzdálenosti, aby nemohlo dojít k narušení stability sloupu. Stabilitu sloupu je případně třeba zajistit technickými opatřeními.

Zjistí-li zhotovitel v průběhu provádění prací jakýkoli rozpor mezi údaji o inženýrských sítích v projektové dokumentaci a skutečnosti, musí neprodleně informovat projektanta a správce vedení. Před udělením souhlasu je třeba zastavit práce.

### *Vodní tok Žejbro*

Předpokládá se postupné budování výkopů pro založení opěr. Vždy bude odkrytý výkop pouze jedné opěry a vodní tok hrázkováním usměrněn k druhé opěře. Po dokončení první opěry a navazující nábrežní zdi, bude hrázkováním vodní tok usměrněn pro možnost realizace druhé opěry.

Zhotovitel může navrhnout případně jiný způsob usměrnění toku, například zatrubněním s dostatečnou kapacitou.

V rámci stavby bude obnoveno i jeho odláždění dotčené stavbou.

Před dokončením stavby bude přizván ke kontrole zástupce Povodí Labe, s.p., středisko Vysoké Mýto.

### **B.8.1.15 Zařízení staveniště**

Zařízení staveniště může být umístěno na uzavřené části komunikace před mostem.

### **B.8.1.16 Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny**

Podrobnější termíny a návaznosti viz návrh harmonogramu v příloze.

---

2. DIO včetně provizorní obchozí trasy	SO 181
3. Výkopy a demolice stávajícího mostu	SO 001
4. Výstavba nového mostu	SO 201
5. Opěrné zdi za mostem	SO 201
6. Přechodová oblast	SO 201
7. Vozovka, chodník, terénní úpravy	SO 201
8. Uvedení ploch po obchozí trase do původního stavu	SO 181

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

Související stavbou je rekonstrukce navazujícího úseku silnice. Jedná se o samostatnou stavbu, která může být provedena následně po rekonstrukci mostu, nebo mohou být obě stavby provedeny současně – podrobněji viz B.1.11.

Pokud by došlo k souběhu staveb, bude třeba jednotlivé stavby koordinovat zejména v oblasti střetu na konci řešeného úseku a v zajištění přístupů na stavbu.

#### B.8.2 Výkresy

Jednotlivé situace jsou zakresleny v části C Situační výkresy.

#### B.8.3 Harmonogram výstavby

Harmonogram vychází z předpokladu zhotovení jednotlivých stavebních objektů v ideálním pořadí uvedeném výše a veškeré činnosti v těsné návaznosti.

Celková doba výstavby se předpokládá asi 6 měsíců, tedy cca 25 týdnů.

Předpokládaný harmonogram výstavby je uveden v příloze.

#### B.8.4 Schéma stavebních postupů

Schéma jednotlivých stavebních postupů je uvedeno v rámci jednotlivých objektů. Koordinace stavebních prací je zřejmá z harmonogramu.

#### B.8.5 Bilance zemních hmot

V rámci stavby se počítá s výkopy pro demolici stávajícího mostu a výstavbu nového. Zasypání výkopů za rubem se předpokládá novými materiály v rámci přechodové oblasti mostu. Na zásypy podél křídel je třeba uvažovat také nakupovanou zeminu vhodnou a použití skryté ornice.



	SO 001	SO 201	SO 181
Skrývka ornice	+40 m <sup>3</sup>		+10 m <sup>3</sup>
Zpevnění obchozí trasy			-10 m <sup>3</sup>
Výkopy pro demolici mostu	+1 100 m <sup>3</sup>		
Přechodová oblast		-750 m <sup>3</sup>	
Rozšíření tělesa před mostem		-450 m <sup>3</sup>	
Obnova obchozí trasy			+10 m <sup>3</sup>
Ohumusování		-40 m <sup>3</sup>	-10 m <sup>3</sup>
<b>balance</b>			
nakupované materiály		-1 200 m <sup>3</sup>	-10 m <sup>3</sup>
ornice	+40 m <sup>3</sup>	-40 m <sup>3</sup>	0 m <sup>3</sup>
na skládku	+1 100 m <sup>3</sup>		+10 m <sup>3</sup>
<b>Bilance celkem (přebytek zeminy)</b>	<b>-100 m<sup>3</sup></b>		

Ornice bude deponována odděleně a při zásypech použita na vrchní překrytí a osetí.

## B.9. Celkové vodohospodářské řešení

Silnice je odvodněna střechovitým příčným sklonem. Vlevo je voda odvedena přes nezpevněnou krajnici a skluzu před a za mostem. Vpravo je voda odvedena uličními vpustmi a vyústěna potrubím pod most. Odvodnění je doplněno odvodňovači na obou stranách na mostě.

Veškerá srážková voda je svedena do řeky.

Byl proveden hydrotechnický výpočet odvodnění vozovky. Návrh odvodnění za mostem vychází z předpokladu, že navržené prvky odvodnění nebudou obtékány. V rámci navazující stavby „Oprava silnice III/35826 Vrbatův Kostelec“ byla navržena uliční vpust vpravo za mostem cca 20 m za poslední uliční vpust této stavby, do které bude také zaústěna. Vlevo za mostem je navržen odvodňovací žlab.

Vliv mostu na odtokové poměry byl prověřen samostatným posudkem.

## Přílohy

1. Harmonogram výstavby

HARMONOGRAM - most ev. č. 35826-2, Vrbatův Kostelec

tyden

1234567891011121314151617181920212223242526272829303132333435

dny

71214212835424956637077849198105112119126133140147154161168175182189196203210217224231238245

SO 001 - demolice stávajícího mostu	115
1. příprava staveniště, vytyčení sítí	7
2. frézování vozovky	7
3. bourání zábradlí a říms	7
4. demolice nosné konstrukce	7
5. usměrnění toku řeky	3
6. výkop za OP1	3
7. demolice OP1	4
8. usměrnění toku řeky	3
9. výkop za OP2	3
10. demolice OP2	4
11. obnova toku řeky	3
SO 181 - Dopravní opatření během výstavby	175
1. příprava obchodzí trasy, lávka	7
2. osazení dopr. značení objížďky	3
3. zrušení obchodzí trasy	14
4. odstranění dopr. značek objížďky	3
SO 201 - rekonstrukce mostu	175
1. příprava staveniště	7
2. založení na mikropilotách OP1	7
3. základový pas OP1	14
4. stěna rámu OP1 a nábrežní zeď	14
5. založení na mikropilotách OP2	7
6. základový pas OP2	14
7. stěna rámu OP2 a nábrežní zeď	14
8. rámová konstrukce mostu	14
9. izolace mostovky	7
10. přechodové oblasti - část	7
11. opěrné zdi	14
12. odvodnění	14
13. zatrubnění bývalého náhonu	14
14. přechodové oblasti - dokončení	7
15. římsy	14
16. zábradlí	7
17. vozovka	14
18. chodník	14
19. vodorovné dopravní značení	7
20. terénní úpravy	21
21. dokončovací práce	7
SO 431 - přeložka silového vedení ČEZ	7
1. osazení nového sloupu	3
2. přeložení vedení	3
3. odstranění původního sloupu	1
SO 432 - přeložka silového vedení VO	3
1. přeložení vedení	3
SO 461 - přeložka sděl. vedení Cetin	147
1. odstranění původního sloupu	3
2. přeložení vedení do chrániček	14

