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 4
B.1.11. Územně technické podmínky 4
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 7
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 8
B.2.7. Základní technický popis stavby 8
B.2.8. Technologická zařízení 9
B.2.9. Požárně bezpečnostní řešení 9
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 10
B.3.1. Napojovací místa technické infrastruktury 10
B.3.2. Připojovací rozměry, kapacity 10

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 11
B.6.1. Vliv na životní prostředí 11
B.6.2. Vliv na přírodu a krajinu 11
B.6.3. Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000 11
B.6.4. Způsob zohlednění podmínek vlivu na životní prostředí 11
B.6.5. Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma 11

B.7. Ochrana obyvatelstva 11

B.8. Zásady organizace výstavby 11
B.8.1. Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu 11
B.8.2. Ochrana okolí staveniště 12
B.8.3. Zábory pro staveniště 12
B.8.4. Požadavky na bezbariérové obchozí trasy 12
B.8.5. Bilance zemních prací 13

B.1. Popis území stavby

B.1.1. Charakteristika stavebního pozemku

Stavba mostu se nachází v intravilánu města Varnsdorf v ulici Národní na katastrálním území Varnsdorf. Most převádí místní komunikaci přes koryto vodního toku Mandava, které zároveň tvoří předěl mezi ulicemi Národní (směr do centra) a Žitavská (směr z centra k ulici Mladoboleslavská).

Stávající most o jednom poli je ve špatném stavebním stavu s masivním zatékáním značně snižujícím životnost mostu. Stavební stav má vliv i na zatížitelnost, která je v současnosti omezena dopravním značením na 26t. Vlastní nosná konstrukce je tvořena původní šikmou kamennou klenbou dodatečně oboustranně rozšířenou předpjatými prefabrikáty typu KA-67. Klenba vykazuje známky dlouhodobého masivního zatékání na čela spárou mezi původní a rozšiřující částí a lokální degradaci kvádrů. Nosníky v rozšíření zatím nevykazují známky prokopírované výztuže na vnějším povrchu, ale ze zkušeností s těmito prvky bývá poškozena nedostatečná krycí vrstva uvnitř nosníků, která z prostorových důvodů nelze sanovat. Současně nosníky představují riziko z pohledu tehdejšího způsobu provádění předpínacích systémů, především kvalita injektáže předpínací výztuže a jejich životnost. Spára mezi klenbou a nosníky je potenciálním zdrojem poruch a zatékání, což se projevilo v zimním období dlouhými krápníky.

Koncepce rekonstrukce spočívá v zesílení původní klenby spřaženou rubovou obetonávkou s vykonzolováním krajních chodníkových částí. Dodatečně provedené oboustranné rozšíření původního klenbového mostu z roku cca 1980 bude s ohledem na snížení dopravního zatížení a tedy ztrátu dopravního významu mostu zrušeno. To představuje zúžení mostu na běžnou šířku v navazujících úsecích komunikace a současně na maximální šířku pro přecházení (přechod může být přes maximálně 2 jízdní pruhy šířky 2x3.5m).

Na stávajícím mostě se nachází vedení NN ČEZ, metalický kabel CETIN, vodovod DN 300, která budou stavbou respektována a zpětně zavěšena na konzolu nové desky mostovky. Vedení NTL plynu bude po snesení starých nosníků uloženo na technologickou lávku. Rekonstrukce mostu je navržena tak, aby nebyly vyvolány žádné přeložky.

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.

Rekonstrukce mostu nepředstavuje zásah do průtočného profilu, respektuje jeho stávající velikost. Současně je zachováno vedení nivelety komunikace, která s ohledem na přilehlou zástavbu ani nelze příliš upravovat.

B.1.3. Informace o vydaných rozhodnutích

Pro tuto stavbu zatím nebyla vydána žádná závazná rozhodnutí, pokud vyplynou z projednávání DSP, budou zapracovány formou dodatku či změny PSPS.

B.1.4. Informace o zapracování podmínek závazných stanovisek

Pro tuto stavbu zatím nebyla vydána žádná závazná stanoviska, pokud vyplynou z projednávání DSP, budou zapracovány formou dodatku či změny PDPS.

B.1.5. Výčet a závěry průzkumů

Pro potřeby projektu nebyl proveden geologický ani diagnostický průzkum. Rekonstrukce nezasahuje do základové spáry ani ji nijak nepřitěžuje. Vlastní klenba nevykazuje zásadní poruchy či deformace, kromě lokálních povrchových degradací vlivem zatékání.

Místním šetřením byl proveden územní průzkum (rekognoskace terénu) a průzkum možností přístupu techniky na stavbu s ohledem šířkové uspořádání místních komunikací. Přístup k mostu z obou stran je umožněn po místních komunikacích. Přístup do koryta pro techniku se nepředpokládá, ale pro sanaci podhledu bude nutný přístup osob z nábřežních zdí (materiál bude možné snést malým jeřábem nebo autem s rukou).

Současně byla ověřena existence inženýrských sítí oslovením správců a orientačním zákresem vedení. Před zahájením prací budou přesto veškeré sítě v dosahu zemních prací vytýčeny správci a zažádáno o práce v ochranném pásmu inženýrských sítí. Veškeré známé sítě jsou zakresleny v dokumentaci z vyjádření, které mají omezenou platnost. V rámci stavby bude nutno stávající sítě respektovat a přijmout taková opatření, která umožní jejich zavěšení na zrekonstruovaný most bez provádění přeložek či jejich přerušení. Na stávajícím mostě se nachází vedení NN ČEZ, metalický kabel CETIN, vodovod DN 300, která budou stavbou respektována a zpětně zavěšena na konzolu nové desky mostovky. Vedení NTL plynu bude po snesení starých nosníků uloženo na technologickou lávku. Rekonstrukce mostu je navržena tak, aby nebyly vyvolány žádné přeložky.

Podkladem pro rozhodnutí o koncepci rekonstrukce mostu je i hlavní mostní prohlídka provedená dle ČSN 73 6221. Součástí dokumentace DSP je statický výpočet zatížitelnosti, který prokazuje dostatečnou zatížitelnost původní klenby.

Stavba bude prováděna po polovinách s řízením dopravy kyvadlově semafory dle DIO. Úplná uzavírka po celou dobu stavby není dle podmínky investora možná. Pokud se při obnažování klenby prokáže provedení rubové obetonávky v minulosti, nebude nutno zřizovat provizorní výdřevu pojížděné části mostu. Pokud bude nutné klenbu zcela obnažit, výdřeva zamezí nerovnoměrnému namáhání a vznik podélných trhlin.

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, řeky Mandavy. 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 Mandavy. Nicméně průtoky Q100 nezaplavují celý profil klenby a nad hladinou zůstává rezerva cca 60cm k vrcholu klenby.

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 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 na celé šířce mostu a rozšíření na plnou šířku navazujících úseků silnice i chodníků.

B.1.9. Požadavky na asanace, kácení dřevin

Stavba nevyžaduje kácení vzrostlých stromů ani jiných dřevin. Předpokládá se využití zatravněného prostoru na vtokové straně pravobřežního předpolí (v katastru jako zbořeniště) pro umístění zařízení staveniště. Po ukončení stavby budou veškeré stavbou dotčené plochy uvedeny do původního stavu, urovnání, ohumusováníáa zatravnění.

B.1.10. Požadavky na zábory ZPF a LPF

Nedochází k trvalému ani dočasnému zásahu do pozemků ZPF ani LPF. Veškerá výstavba bude probíhat na plochách, využitých jako ostatní komunikace, zbořeniště či koryto toku.

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 03/2020, dokončení 9/2020. Nejprve je nutno převést dopravu pěších i vozidel na vtokovou stranu mostu, na 4 rozšiřující nosníky a částečně i na klenbu. Poté budou odstraněny vozovky na výtokové polovině mostu a ověřeno provedení rubové obetonávky klenby. Následně bude uložen NTL plynovod na technologickou lávku bez změny polohy a bez přeložky. Rovněž budou provedena opatření pro zachování vedení inženýrských sítí v původní poloze bez jejich přerušení, předpokládá se provizorní vyvěšení nebo podepření provizorními konstrukcemi (možnost zavěšení na klenbu nebo použití samonosných prvků na celé rozpětí). Poté bude možné snést dva nosníky KA-67 na výtoku. Po zesílení výtokové části klenby rubovou obetonávkou bude provedena vykonzolovaná deska a na ni převěšeny inženýrské sítě. Po provedení izolace a vozovky na výtokové části bude převedena doprava a podobným způsobem dokončena rekonstrukce vtokové část mostu.

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. Varnsdorf 776971

2444/3 SjM Šatník-Šatníková, zastavěná plocha a nádvoří, sjezd
2450 Město Varnsdorf, ostatní plocha, silnice
2652 Janda-Vajdjak, zastavěná plocha a nádvoří, zbořeniště
2654 Město Varnsdorf, zastavěná plocha a nádvoří, zbořeniště
2655 Město Varnsdorf, ostatní plocha, jiná plocha (cyklostezka)
5992/1 Ústecký kraj – SUS UK, ostatní plocha, silnice
6260/3 Město Varnsdorf, ostatní plocha, ostatní komunikace
8186/10 Povodí Ohře s.p., vodní plocha, koryto vodního toku

B.1.14. Seznam sousedních pozemků

Sousední pozemky jsou poměrně daleko od vlastní stavby mostu a nejsou proto uváděny. Stavba vlastníky prakticky neomezuje.

B.2. Celkový popis stavby

B.2.1. Základní charakteristika stavby a jejího užívání

Jedná se o rekonstrukci mostu ve stávající poloze. Most převádí místní komunikaci přes vodní tok Mandava.

Koncepce rekonstrukce spočívá v zesílení původní klenby spřaženou rubovou obetonávkou s vykonzolováním krajních chodníkových částí. Dodatečně provedené oboustranné rozšíření původního klenbového mostu z roku cca 1980 bude s ohledem na snížení dopravního zatížení a tedy ztrátu dopravního významu mostu zrušeno. To představuje zúžení mostu na běžnou šířku v navazujících úsecích komunikace a současně na maximální šířku pro přecházení (přechod může být přes maximálně 2 jízdní pruhy šířky 2x3.5m).

Stavba bude prováděna po polovinách s řízením dopravy kyvadlově semafory dle DIO. Úplná uzavírka po celou dobu stavby není dle podmínky investora možná. Pokud se při obnažování klenby prokáže provedení rubové obetonávky v minulosti, nebude nutno zřizovat provizorní výdřevu pojížděné části mostu. Pokud bude nutné klenbu zcela obnažit, výdřeva zamezí nerovnoměrnému namáhání a vznik podélných trhlin.

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

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

Podmínky závazných stanovisek nejsou pro zpracování stupně DSP k dispozici, předpokládá se zapracování případných stanovisek k DSP formou dodatku či změny DSP.

Stavba splňuje požadavky ČSN a jiných předpisů a norem. Rovněž respektuje stávající průtočný profil a šířkové uspořádání navazujících úseků komunikace. Úpravou šířkového uspořádání dojde k zúžení šířky pro přecházení dle současných norem a předpisů.

Niveleta na mostě je vedena v konstantním podélném spádu 4.39%. Vlastní nosná konstrukce mostu je v přímé, osa vozovky ve složeném oblouku o poloměru 44m. Oblouk je vytvořen proměnným vyložením chodníkové konzoly. Šířka vozovky je 2x3.5m, oboustranné chodníky šířky 1.25m. Volná šířka na mostě je 9.5m. Příčný spád vozovky jednostranný 2.5%, chodníků 2.5% směrem k vozovce.

Zahájení výstavby se předpokládá 03/2020, dokončení 9/2020. Nejprve je nutno převést dopravu pěších i vozidel na vtokovou stranu mostu, na 4 rozšiřující nosníky a částečně i na klenbu. Poté budou odstraněny vozovky na výtokové polovině mostu a ověřeno provedení rubové obetonávky klenby. Následně bude uložen NTL plynovod na technologickou lávku bez změny polohy a bez přeložky. Rovněž budou provedena opatření pro zachování veden í inženýrských sítí v původní poloze bez jejich přerušení, předpokládá se provizorní vyvěšení nebo podepření provizorními konstrukcemi (možnost zavěšení na klenbu nebo použití samonosných prvků na celé rozpětí). Poté bude možné snést dva nosníky KA-67 na výtoku. Po zesílení výtokové části klenby rubovou obetonávkou bude provedena vykonzolovaná deska a na ni převěšeny inženýrské sítě. Po provedení izolace a vozovky na výtokové části bude převedena doprava a podobným způsobem dokončena rekonstrukce vtokové část mostu.

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

B.2.2. Orientační náklady stavby

Orientační náklady stavby jsou odhadnuty následovně:

SO 201 Most přes Mandavu 10.0x18.7x15000= 2.805.000,-Kč

Odhad bude upřesněn oceněním podrobného položkového rozpočtu PDPS na základě aktuálního třídníku.

B.2.3. Celkové urbanistické a architektonické řešení

Rekonstrukce mostu je navržena s ohledem na snahu obnovit původní vzhled mostu s maximálním důrazem na zachování stávající funkce mostu. Klenba přirozeně zapadá do prostoru historické městské zástavby. Současně jsou respektovány požadavky na průtočný profil, šířkové uspořádání, zatížitelnost, a podobně. Stavba mostu nahrazuje stávající ve stejné poloze a s napojením na stejné komunikace.

Architektonické řešení respektuje normové technické požadavky a parametry přemosťovaného toku, hladiny velkých vod, navázání nivelety na stávající komunikace, limitní podélné spády apod. Je obnovena původní klenbová konstrukce o jednom poli. Jedná se o šikmou klenbu zesílenou rubovou obetonávkou s roznášecí vykonzolovanou chodníkovou deskou.

Prostorové uspořádání respektuje navazující úseky komunikace a vylepšuje sjezdy těsně u mostu. Vozovka živičná, chodníky a římsy železobetonové s protiskluzovou striáží. Hydroizolace na mostě z natavovacích asfaltových izolačních pásů.

Niveleta na mostě je vedena v konstantním podélném spádu 4.39%. Vlastní nosná konstrukce mostu je v přímé, osa vozovky ve složeném oblouku o poloměru 44m. Oblouk je vytvořen proměnným vyložením chodníkové konzoly. Šířka vozovky je 2x3.5m, oboustranné chodníky šířky 1.25m. Volná šířka na mostě je 9.5m. Příčný spád vozovky jednostranný 2.5%, chodníků 2.5% směrem k vozovce.

B.2.4. Dispoziční a provozní řešení

Stavbou nedochází ke změně polohy osy komunikace. Dochází ke zúžení mostu na maximální normou požadovanou šířku pro přechod a to v souladu s navazujícími úseky komunikace. Oboustranné chodníky budou upraveny na minimální normové šířky. Navržené šířkové uspořádání splňuje normové požadavky včetně umístění minimálních chodníků. Chodníkové konzoly proměnného vyložení umožňují zavěšení stávajících vedení inženýrských sítí .

B.2.5. Bezbariérové užívání stavby

Rekonstrukce mostu nijak nezmění stávající, které již požadavky na bezbariérovost splňují (maximálním podélný spádem do 8.33% v souladu s požadavky NIPI). Jako vodící linie pro slabozraké slouží zábradlí, resp. zvýšená obruba. Konstrukce přitom umožňuje případné další doplnění dalších vodících prvků.

B.2.6. Bezpečnost při užívání stavby

Bezpečnost při užívání stavby bude zajištěna dodržením platných předpisů (např. výška zábradlí, respektování zatížitelnosti mostu 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, zatížitelnost nevyžaduje osazení dopravních opatření omezujících tonáž vozidel.

B.2.7. Základní technický popis stavby

Rekonstrukce je řešena jako jeden objekt.
SO 201 Most přes Mandavu

B.2.7.1. SO 201 Most přes Mandavu

Stavba bude prováděna po polovinách tak, aby bylo umožněno kyvadlové řízení dopravy. Po převedení dopravy na vtokovou stranu, převážně na rozšiřující nosníky KA-67, budou odstraněny vozovky na vtokové straně a kopanou sondou zjištěn charakter výplně nad klenbou. Pokud se prokáže, že zesilující rubová obetonávka již byla provedena, bude pouze ubourána tak, aby bylo možné vybetonovat roznášecí spžařenou desku s chodníkovými konzolami proměnné šířky. V opačném případě bude provedeno úplné obnažení klenby a její zesílení spřaženou rubovou obetonávkou. V tom případě bude nutné nejen zřídit podepření pojížděné klenby, ale hlavně odtěžování a betonovávání provádět symetricky pro zajištění statického působení klenby (požaduje se symetrické zatížení).

Současně bude zřízena technologická lávka pro NTL plyn na výtoku a provizorní vyvěšení ostatních sítí pod mostem. Následně bude možné odstranit 2 rozšiřující nosníky KA-67 na výtoku.

Po vybetonování roznášecí vykonzolované desky budou převěšeny inženýrské sítě pod mostem a dokončeny vozovky na výtokové části mostu včetně chodníkové římsy a hydroizolace. Po osazení zábradlí bude převeden provoz na výtokovou stranu a provedena rekonstrukce vtokové poloviny mostu.

Opět budou odstraněny vozovky, provizorně vyvěšeny sítě pod mostem a odstraněny 4 rozšiřující nosníky KA-67 na vtoku.

Následuje opět ověření či provedení zesilující rubové obetonávky a betonáž vykonzolované roznášecí desky. Po převěšení sítí pod konzolu budou dokončeny vozovky a chodníkové římsy včetně napojení hydroizolace na již hotovou část.

Po osazení zábradlí bude most uveden do plného provozu a stavba bude pokračovat sanací klenby a opěr. Zároveň budou dokončeny úpravy na předpolích včetně uvedení dotčených ploch do původního stavu.

B.2.8. Technologická zařízení

Stavba vlastního mostu neobsahuje technologická zařízení. Přeložky inženýrských sítí se nevyskytují, pouze převěšení na novou konzolovou desku, resp. technologickou lávku.

B.2.9. Požárně bezpečnostní řešení

Most po rekonstrukci se zesílením bude vyhovovat i pro přejezd těžkých požárních vozidel. Po dobu stavby bude přístup požárních vozidel řešen buď objízdnou trasou, nebo jako doposud lehčími vozidly (do 26t). Rekonstruovaný 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. Tepelná ochrana vodovodu zůstává beze změn.

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

Rekonstrukce mostu je v rámci možností řešen v souladu s požadavky na ochranu proti bludným proudům. Charakter klenbové konstrukce ale neumožňuje běžná řešení ochrany, proto jsou respektována alespoň ta zásadní, jako dostatečná krycí vrstva, odizolování záchytných zařízení na mostě a mimo most.

c) Seizmicita

Stavba je umístěna mimo seizmicky 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 hladinu velkých vod, resp, požadavky Povodí na zachování velikosti 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. Vedení inženýrských sítí využívají ta stávající a stavbou nejsou dotčena.

B.3.2. Připojovací rozměry, kapacity

Vzhledem k zachování kapacita navazujících komunikací a průtočného profilu, nejsou připojovací parametry nově specifikovány.

B.4. Dopravní řešení

B.4.1. Popis dopravního řešení

Rekonstruovaný most respektuje stávající dopravní řešení. Upravuje se pouze šířka komunikace i chodníků na mostě v souladu se šířkovým uspořádáním na navazujících komunikacích na předpolích. Současně se zvyšuje zatížitelnost mostu. Během stavby bude doprava řízena kyvadlově za provádění rekonstrukce po polovinách. Pěší provoz bude řešen svedením na jeden chodník na právě používané straně.

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 nedojde ke zvětšení záborů, ale spíše k uvolnění dříve zabraných prostor. Přilehlé dotčené plochy budou zpětně upraveny do původního tvaru, resp. ohumusovány a zatravněny.

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

Rekonstruovaný most 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 případně zpevněním ploch pro zařízení staveniště. Přístup do koryta pro těžkou techniku se nepředpokládá.

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 mostu, doprava bude převedena na objízdnou trasu a pěší na provizorní lávku.

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 umožněn průjezd přes most jedním pruhem. Sjezd na výtokové straně levobřežního předpolí bude po celou dobu stavby průjezdný. Sjezdy na pravobřežní straně budou uzavírány dle postupu výstavby, průchod pěších bude umožněn po okraji obvodu staveniště. Pro případné oplocení stavby, ale i zajištění výkopu či dočasných skládek materiálu, platí nutnost jejich vyznačení zábranami. Oplocení nebo zábrany musí být pevné a barevné kontrastní (plné kontrastně provedené ohrazení staveniště).

B.8.3. Zábory pro staveniště

Pro zařízení staveniště se předpokládá využití prostoru na uzavřené části komunikace na obou předpolích a zatravněné plochy zbořeniště na pravobřežním předpolí na vtokové straně. Trvalé zábory nejsou specifikovány, po dokončení stavby bude nutno vypořádat majetkoprávní vztahy (např. ul.Žitavská stále patří do správy SUS UK). Dočasné zábory počítají nejen se zařízením staveniště, ale i zajištění prostoru 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

Pro stavbu se neuvažuje se zřízením provizorní obchozí trasy, počítá se s nasměrováním pěších na vtokový, resp. výtokový chodník podle postupu výstavby po polovinách. Konfigurace terénu umožňuje bezbariérové řešení a je základním požadavkem pro nasměrování pěších.

B.8.5. Bilance zemních prací

Předpokládá se přímý odvoz vytěženého materiálu na skládku. Pokud se prokáže, že klenba byla v minulosti rubovou obetonávkou již zesílena, bude se jednat prakticky pouze o vozovkové vrstvy a odstraněné rozšiřující nosníky. V opačném případě bude nutno odvézt na skládku i nadnásyp klenby. V každém případě se ale jedná o stavbu přebytkovou a investor po kontrole stavu nosníků rozhodne o jejich uskladnění, prodeji či likvidaci.

V Liberci, dne 26.4.2019
Vypracoval ing.T.Humpal