


# B

# PDPS

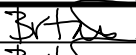


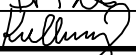

VÝŠKOVÝ SYSTÉM: Bpv      SOUŘAD. SYSTÉM: S-JTSK

AKCE	<b>LÁVKA PŘES ŘEKU V KYNŠPERKU NAD OHŘÍ</b>
------	---

INVESTOR	<b>MĚSTO KYNŠPERK NAD OHŘÍ</b> Jana A. Komenského 221/13, 357 51 Kynšperk nad Ohří	
----------	---	---

GENERÁLNÍ PROJEKTANT	<b>LINK PROJEKT s. r. o.</b> Makovského náměstí 2, 616 00 Brno	 <b>LINK PROJEKT</b> Makovského nám. 2, 616 00 Brno
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	Ing. Stanislav Brtáň	

STUPEŇ PD	<b>PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY</b>
-----------	--

HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. STANISLAV BRTÁŇ		 <b>LINK PROJEKT</b> Makovského nám. 2, 616 00 Brno															
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	ING. STANISLAV BRTÁŇ																	
VYPRACOVAL	ING. STANISLAV BRTÁŇ																	
KONTROLOVAL	ING. TOMÁŠ KULHAVÝ, Ph.D.																	
KRAJ: KARLOVARSKÝ	K.Ú.: KYNŠPERK NAD OHŘÍ	<table><tr><td>DATUM</td><td>11/2024</td></tr><tr><td>FORMÁT</td><td>-</td></tr><tr><td>MĚŘÍTKO</td><td>-</td></tr><tr><td>STUPEŇ PD</td><td>PDPS</td><td>Č</td></tr><tr><td>ČÍS. ZAKÁZKY</td><td colspan="2">21-010</td></tr><tr><td>ARCHIVNÍ ČÍS.</td><td colspan="2"></td></tr></table>		DATUM	11/2024	FORMÁT	-	MĚŘÍTKO	-	STUPEŇ PD	PDPS	Č	ČÍS. ZAKÁZKY	21-010		ARCHIVNÍ ČÍS.		
DATUM	11/2024																	
FORMÁT	-																	
MĚŘÍTKO	-																	
STUPEŇ PD	PDPS	Č																
ČÍS. ZAKÁZKY	21-010																	
ARCHIVNÍ ČÍS.																		
NÁZEV ČÁSTI	<b>B - SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>																	
NÁZEV OBJEKTU																		
NÁZEV PŘÍLOHY			ČÍS. SOUPRAVY	ČÍS. PŘÍLOHY														
				-														



**Město Kynšperk**

**Lávka přes řeku v Kynšperku nad Ohří**

**Stupeň: Projektová dokumentace pro provádění stavby**

**Souhrnná technická zpráva**



## Obsah

1.	Popis území stavby .....	3
2.	Celkový popis stavby .....	10
2.1.	Celková koncepce řešení stavby .....	10
2.2.	Celkové urbanistické a architektonické řešení .....	11
2.3.	Celkové technické řešení .....	12
2.4.	Bezbariérové užívání stavby .....	15
2.5.	Bezpečnost při užívání stavby .....	15
2.6.	Základní charakteristika objektů .....	15
2.6.1.	SO 001 Odstranění stávající železobetonové části lávky .....	15
2.6.2.	SO 201 Lávka přes řeku .....	16
2.6.3.	SO 401 Veřejné osvětlení .....	17
2.6.4.	SO 402 Přeložka sdělovacího kabelu .....	17
2.7.	Základní charakteristika technických a technologických zařízení .....	17
2.8.	Zásady požárně bezpečnostního řešení .....	17
2.9.	Úspora energie a tepelná ochrana .....	18
2.10.	Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí .....	18
2.11.	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí .....	18
3.	Připojení stavby na technickou infrastrukturu .....	19
4.	Dopravní řešení .....	19
5.	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav .....	20
6.	Popis vlivu stavby na životní prostředí a jeho ochrana .....	20
7.	Ochrana obyvatelstva .....	22
8.	Zásady organizace výstavby .....	22
8.1.	Technická zpráva .....	22
8.2.	Výkresy .....	26
8.3.	Harmonogram výstavby .....	26
8.4.	Schéma postupů výstavby .....	26
8.5.	Bilance zemních hmot .....	26
9.	Celkové vodohospodářské řešení .....	26



# 1. Popis území stavby

## a) Charakteristika území a stavebního pozemku

Stavba se nachází v intravilánu města Kynšperk nad Ohří v místě propojení ulic Nádražní a Okružní nad ostrovem, vodáckým kanálem a řekou Ohří. Území stavby tvoří zejména plochy zeleně a dopravní infrastruktury – místní komunikace města. Na levobřežním rameni řeky je vybudován kanál pro splavení toku. Na pravém břehu je v blízkosti fotbalového hřiště TJ Slavoj navržena stavba parkoviště.

Stávající lávka je nejpřímější spojnici železniční stanice a okolní bytové zástavby s centrem města. Přes lávku přechází cyklostezka Ohře, trasa Euro Velo č. 4., která tvoří páteřní cyklostezku Karlovarského a Ústeckého kraje. V místě lávky tuto cyklostezku kříží místní cyklostezka č. 2136 vedoucí od železniční stanice přes centrum města až do Mariánských Lázní. Území je rovinaté, svažující se ke korytu řeky Ohře a jejímu inundačnímu území. Terén v okolí stavby je v nadmořské výšce cca 410-420 m n.m.

Stavba nové lávky, která nahradí stávající lávku v havarijním stavu, je v souladu s charakterem území, kdy bude sloužit stejnému účelu, jako je dosavadní využití území.

## b) Údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací

Navrhovaná stavba je v souladu s územním plánem města Kynšperk nad Ohří (Územní plán Kynšperk nad Ohří, říjen 2014. Území je dle územního plánu začleněno převážně do ploch:

- „VP – plochy veřejných prostranství“
- „VH – vodní a vodohospodářské plochy“
- „SN-r – smíšené nezastavěné plochy – funkce rekreační“

Dále se stavba částečně dotýká ploch:

- „SOM – smíšené obytné plochy – městské“ – levý břeh
- „DS – dopravní infrastruktura - silnice“ - pravý břeh
- „SN – smíšené nezastavěné plochy“

Navrhovaná stavba je ve výše uvedených funkčních plochách přípustná a svým charakterem a parametry splňuje cíle a úkoly územního plánování.

## c) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

Zájmové území se nachází v údolní nivě řeky Ohře. Dle regionálně geologického členění českého masívu se zájmové území nachází při východním okraji chebské pánve vyplněné terciárními sedimenty. Podloží terciárních uloženin tvoří metamorfované horniny do krušnohorského-smrčinského krystalinika proterozoického až paleozoického stáří spadajícího do sasko-durynské oblasti.

Předkvartérní podloží v místě lávky tvoří kvarcitické fylity náležící do krušnohorského-smrčinského krystalinika, které byly během křídý kaolinizovány. Ve svrchní části byly fylity zcela zvětralé a směrem do hloubky záhy přecházely do mírně zvětralé formy.



Mladší terciérní uloženiny chebské pánve byly v prostoru lávky erodovány řekou Ohří.

Kvartérní pokryv je v zájmovém území zastoupen holocenními a pleistocenními fluviálními uloženinami Ohře a navážkami. Fluviální uloženiny jsou ve svrchní části zastoupeny jemnozrnnými náplavy charakteru písčitých jílu a hlín. Tyto zeminy mají zpravidla měkkou konzistenci. Bazální část fluviálních sedimentů pak tvoří štěrkopísky údolní terasy Ohře. Které jsou dle provedených penetračních zkoušek středně uhlé.

Navážky byly v zájmovém území zastiženy za opěrami stávající lávky. V prostoru za severní opěrou v Pobřežní ulici převládaly rezavé štěrkopísky s příměsí stavebního odpadu. V prostoru za jižní opěrou byly zastiženy navážky, které tvořily těleso nasypu za touto opěrou. Jednalo se o škváru, popeloviny, stavební odpad a redeponované fluviální sedimenty.

V prostoru lávky se nachází mělká kvartérní zvodeň vázaná fluviální sedimenty. Zastižená zvodeň je hydraulicky spojitá s povrchovou vodou v korytě řeky Ohře. Hladina podzemní vody bude kolísat v závislosti na stavu hladiny v řece.

V lokalitě stavby se nenachází zdroje nerostů a stavbou nebude dotčen režim podzemních vod.

#### **d) Výčet a závěry provedených průzkumů a měření**

Výčet podkladů a průzkumů použitých pro vypracování projektové dokumentace:

- Inženýrsko-geologický průzkum (*INSET s.r.o., 10/2021*)

V podzákladí nových prvků objektu lávky se budou vyskytovat jemnozrnné i hrubozrnné fluviální sedimenty. Jemnozrnné fluviální sedimenty (geotyp Qf1) jsou zastoupeny písčitými jíly (třída F4CS) měkké konzistence a převládají ve svrchní části pokryvu. Mocnost jemnozrnných fluviálních uloženin se pohybuje od 1,5 do 3 metrů. Hrubozrnné fluviální sedimenty (geotyp Qf2) jsou zastoupeny středně uhlými štěrky s jemnozrnnou příměsí (třída G-F). Fluviální sedimenty nasedají přímo na zvětralé fylity krušnohorského-smrčinského krystalinika. Fylity jsou ve svrchní části zcela až velmi zvětralé (geotyp Pf1) a dle pevnosti se pohybují ve třídě R6 až ve spodní polovině třídy R5. Mocnost této svrchní zvětralinové zóny se pohybuje od 0,5 do 2,0 metrů. Směrem do hloubky přecházejí fylity do mírně zvětralé formy a horninový masív nabývá pevnosti odpovídající rozhraní pevnostních tříd R5 a R4.

Při návrhu betonových konstrukcí je nutné počítat s vysokou uhličitou agresivitou na beton stupně XA3 dle ČSN EN 206. Dle výsledků základního korozního průzkumu doporučujeme nové prvky navrhovat se 4. stupněm základních ochranných opatření dle TP 124 MD.

- Polohopisné a výškopisné zaměření území a stávající lávky (*GKS-geodetická kancelář, s.r.o., 09/2020*)

Bylo provedeno polohopisné a výškové zaměření území včetně budov a stávající lávky, včetně zakreslení hranic pozemků v souřadném systému S-JTSK a výškovém systému Balt p.v..

- Zaměření stávajícího stavu objektu – Kynšperk nad Ohří – lávka přes řeku Ohře (*Kancelář stavebního inženýrství s.r.o., 04/2003*)
- Hlavní prohlídka – Most Lávka pro pěší-Kynšperk – L 001 (*Ing. Radek Toman, 03/2018*)

Stavební stav lávky je havarijní, a to zejména v důsledku nešetrného zásahu do původní železobetonové nosné konstrukce, kdy dochází k značné koncentraci a přesunu vnitřních sil



do stávajících polí mostu. K havarijnímu stavu se blíží OP8, havarijní je rovněž uložení NK na P4. Do 5 let je nutné provést zpracovat projekt rekonstrukce spodní stavby a sanace železobetonových konstrukcí.

- Stavebně technický průzkum – Krytá dřevěná lávka s navazující železobetonové konstrukce původní lávky přes řeku Ohři v Kynšperku nad Ohří (*Kancelář stavebního inženýrství s.r.o., 06/2018*)

Průzkumem byly stanoveny materiálové charakteristiky železobetonové části lávky, včetně předpokládaných průměrů a oslabení betonářské výztuže korozí. Podrobnou prohlídkou nebyla zjištěna žádná degradace dřevní hmoty dřevěné lávky, a to jak vlivem klimatického zatížení, tak vlivem dřevokazných škůdců.

- Výpočet zatížitelnosti lávky –Kynšperk železobetonová lávka pro pěší (*Ing. Radek Toman, 11/2018*)

Kombinovaných statickým výpočtem byla stanovena zatížitelnost lávky na 168 kg/m<sup>2</sup>.

- Archivní dokumentace stávající lávky (*K.k. Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft, 03/1916*)

#### **e) Ochrana území podle jiných právních předpisů**

Dle územního plánu lávka prochází nad nadregionálním biokoridorem K40 Amerika – Svatošské skály a nad EVL Ramena Ohře (Natura 2000).

Stavba se nachází v ochranném pásmu podzemního vrtu VP1808 (ČHMÚ).

Stavba se nachází v ochranném pásmu inženýrských sítí. Podmínky pro práce v ochranném pásmu inženýrských sítí jsou stanoveny ve vyjádřeních dotčených správců v dokladové části E, které je nutné při výstavbě respektovat. Zjištěné inženýrské sítě jsou vyznačeny v situačním výkrese dle vyjádření správců o existenci sítí. **Před zahájením stavebních a bouracích prací musí zhotovitel zajistit vytyčení všech stávajících inženýrských sítí.**

Ochranné pásmo elektrického nadzemního vedení, jejichž výstavba proběhla do 31.12.1994

Ochranné pásmo je vymezeno zákonem č. 79/1957 Sb. o výrobě, rozvodu a spotřebě elektřiny (elektrisační zákon) svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče na každou stranu u napětí:

- do 1 kV 1 m
- nad 1 kV do 60 kV 7 m
- nad 60 kV do 110 kV 15 m
- nad 110 kV do 220 kV 20 m
- nad 220 kV do 380 kV 25 m

Ochranné pásmo elektrického nadzemního vedení, jejichž výstavba proběhla po 1.1.1995



Ochranné pásmo je vymezeno zákonem č. 458/2000 Sb. o podmínkách podnikání a o výkonu statní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), ve znění pozdějších předpisů, svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče na každou stranu u napětí:

- do 1 kV 1 m
- nad 1 kV do 35 kV 7 m
- nad 35 kV do 110 kV 12 m
- nad 110 kV do 220 kV 15 m
- nad 220 kV do 400 kV 20 m
- nad 400 kV 30 m

#### Ochranné pásmo elektrického podzemního vedení

Ochranné pásmo je vymezeno zákonem č. 458/2000 Sb. o podmínkách podnikání a o výkonu statní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), ve znění pozdějších předpisů, svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče na každou stranu u napětí:

- do 110 kV 1 m
- nad 110 kV 3 m

#### Ochranné pásmo telekomunikačních vedení

Ochranné pásmo je vymezeno zákonem č. 127/2005 o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o elektronických komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a činí po stranách krajního vedení:

- u podzemního komunikačního vedení 0,5 m

#### Ochranné pásmo plynových zařízení

Dle zákona č. 458/2000 Sb. o podmínkách podnikání a o výkonu statní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), ve znění pozdějších předpisů, se ochranným pásmem rozumí souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti od půdorysu plynárenského zařízení měřeno kolmo na jeho obrys, který činí na každou stranu:

- u plynovodů a plynovodních přípojek o tlakové úrovni do 4 bar včetně, umístěných
  - v zastavěném území obce 1 m
  - mimo zastavěné území obce 2 m
- u plynovodů a plynovodních přípojek nad 4 bar do 40 bar včetně 2 m
- u plynovodů nad 40 bar 4 m
- u technologických objektů 4 m
- u zařízení katodické ochrany a vlastní telekomunikační sítě držitele licence 1 m



### Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací

Dle zákona č. 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích), ve znění pozdějších předpisů je ochranné pásmo vymezeno 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
- průměru nad 500 mm 2,5 m
- průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem se vzdálenosti od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m

### **f) Poloha vzhledem k záplavovému a poddolovanému území**

Stavba leží v zaplavovaném území Q100 řeky Ohře (most přes vodní tok). Pro účely stavby bude zpracován povodňový a havarijní plán. Podmínky pro práce v inundačním území řeky jsou stanoveny ve vyjádření MÚ Kynšperk, odbor ŽP a ve vyjádření správce povodí.

Stavba se nenachází na poddolovaném území.

### **g) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry**

Stavba nové lávky nemá zásadní vliv na okolní stavby a pozemky. Trasa nové lávky se napojí na stávající místní komunikaci vedoucí od ulice Nádražní od vlakového nádraží a povede ve stejné trase jako stávající lávka přes dřevěnou lávku směrem k centru města. Niveleta nové lávky stoupá od obou břehů k stávající dřevěné lávce. Z ulice Nádražní niveleta stoupá po půdorysně zakřivené rampě, případně je možné vystoupat přes navržené betonové schodiště. V místě, kde lávka prochází nad ostrovem, bude v místě stávajícího schodiště situováno schodiště nové. Stavba ovlivňuje pouze krátkodobě zástavbu ve svém okolí. Stávající ráz nebude po dokončení stavby negativně ovlivněn. Během stavby je třeba počítat v nejbližším okolí se zvýšenou hladinou hluku a prašnosti. Po dokončení stavby budou všechny využitě pozemky uvedeny do původního stavu.

Ke zvýšení hlukové zátěže uvedením lávky do provozu nedojde, během výstavby odpovídá hluk běžnému stavebnímu provozu.

Navržená stavba nemění odtokové poměry území. Dešťová voda bude odváděna na terén pod lávkou, kde bude volně zasakována.

### **h) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin**

V rámci stavby bude provedeno odstranění stávající železobetonové části lávky, včetně přístupového schodiště, rampy a spodní stavby. Veškerý vybouraný materiál musí být recyklován nebo odvezen na řízenou skládku.

Projekt nepředpokládá nutnost kácení stromů, v prostoru lávky budou odstraněny pouze náletové dřeviny – keře. K ochraně před mechanickým poškozením vozidly, stavebními stroji atd. je nutno stromy v prostoru stavby chránit plotem



**i) Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa**

Stavbou nejsou zasaženy pozemky zemědělského půdního fondu. Při stavbě bude dotčen lesní pozemek p.č. 1376 ve vlastnictví města Kynšperk nad Ohří. Na tomto lesním pozemku se nachází část stávající lávky, v jejíž poloze je navržena lávka nová, zbylá část pozemku slouží k rekreačním účelům. Dočasný zábor lesního pozemku má plochu 1027 m<sup>2</sup>.

**j) Územně technické podmínky**

Stavba se nachází v intravilánu města Kynšperk nad Ohří v místě propojení ulic Nádražní a Okružní nad ostrovem a řekou Ohří. Území stavby tvoří zejména plochy zeleně a dopravní infrastruktury – místní komunikace města. Navrhovaná stavba je přímo napojena na stávající dopravní infrastrukturu (místní komunikace IV. třídy od ulice Nádražní směrem k centru města). Zařízení staveniště bude zřízeno v prostoru dočasného záboru na pozemku p.č. 1365.

Nová lávka je navržena s plným respektem k podmínkám bezbariérového užívání staveb dle vyhl. 398/2009 Sb. Lávka je napojena bezbariérovou rampou v prostoru levobřežní opěry na místní komunikaci ulic Nádražní a Pobřežní.

Dále bude provedeno na lávce veřejné osvětlení, které bude napojeno na vedení VO v prostoru pravobřežní opěry ve správě města Kynšperk nad Ohří.

**k) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice**

Věcné a časové vazby jsou popsány v kapitole 8 „Zásady organizace výstavby“. Podmiňující a vyvolané investice navrhovanou stavbou nevznikají.

**l) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí**

p.č. 1463/1	druh pozemku: k.ú.: vlastník:	ostatní plocha (ostatní komunikace) Kynšperk nad Ohří Město Kynšperk nad Ohří, Jana A. Komenského 221/13, 35751 Kynšperk nad Ohří
p.č. 1575	druh pozemku: k.ú.: vlastník:	ostatní plocha (ostatní komunikace) Kynšperk nad Ohří Město Kynšperk nad Ohří, Jana A. Komenského 221/13, 35751 Kynšperk nad Ohří
p.č. 1570	druh pozemku: k.ú.: vlastník:	zastavěná plocha a nádvoří Kynšperk nad Ohří Česká republika (Povodí Ohře, státní podnik, Bezručova 4219, 43003 Chomutov)
p.č. 1530	druh pozemku: k.ú.: vlastník:	vodní plocha (vodní nádrž umělá) Kynšperk nad Ohří Město Kynšperk nad Ohří, Jana A. Komenského 221/13, 35751 Kynšperk nad Ohří
p.č. 1376	druh pozemku:	lesní pozemek



AKCE: LÁVKA PŘES ŘEKU V KYNŠPERKU NAD OHŘÍ

B SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

STUPEŇ:

PDPS

	k.ú.:	Kynšperk nad Ohří
	vlastník:	Město Kynšperk nad Ohří, Jana A. Komenského 221/13, 35751 Kynšperk nad Ohří
p.č. 1369	druh pozemku:	ostatní plocha (jiná plocha)
	k.ú.:	Kynšperk nad Ohří
	vlastník:	Město Kynšperk nad Ohří, Jana A. Komenského 221/13, 35751 Kynšperk nad Ohří
p.č. 1320	druh pozemku:	ostatní plocha (sportoviště a rekreační plocha)
	k.ú.:	Kynšperk nad Ohří
	vlastník:	Město Kynšperk nad Ohří, Jana A. Komenského 221/13, 35751 Kynšperk nad Ohří
p.č. 1567/1	druh pozemku:	ostatní plocha (ostatní komunikace)
	k.ú.:	Kynšperk nad Ohří
	vlastník:	Město Kynšperk nad Ohří, Jana A. Komenského 221/13, 35751 Kynšperk nad Ohří
p.č. 1566	druh pozemku:	ostatní plocha (ostatní komunikace)
	k.ú.:	Kynšperk nad Ohří
	vlastník:	Město Kynšperk nad Ohří, Jana A. Komenského 221/13, 35751 Kynšperk nad Ohří
p.č. 1359/3	druh pozemku:	ostatní plocha (ostatní komunikace)
	k.ú.:	Kynšperk nad Ohří
	vlastník:	Město Kynšperk nad Ohří, Jana A. Komenského 221/13, 35751 Kynšperk nad Ohří
p.č. 1392	druh pozemku:	ostatní plocha (ostatní komunikace)
	k.ú.:	Kynšperk nad Ohří
	vlastník:	Město Kynšperk nad Ohří, Jana A. Komenského 221/13, 35751 Kynšperk nad Ohří
p.č. 1365	druh pozemku:	trvalý travní porost
	k.ú.:	Kynšperk nad Ohří
	vlastník:	Město Kynšperk nad Ohří, Jana A. Komenského 221/13, 35751 Kynšperk nad Ohří
p.č. 1368/2	druh pozemku:	trvalý travní porost
	k.ú.:	Kynšperk nad Ohří
	vlastník:	Město Kynšperk nad Ohří, Jana A. Komenského 221/13, 35751 Kynšperk nad Ohří

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

Navrhovanou stavbou nevznikne nové bezpečnostní nebo ochranné pásmo.



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

Po dobu výstavby lávky je třeba provádět geodetická sledování výšek spodní stavby a nosné konstrukce na osazených geodetických značkách. Další měření se provedou v intervalech stanovených správcem mostu. Dlouhodobé sledování objektu bude navazovat na sledování v průběhu výstavby. V rámci dlouhodobého sledování budou prováděna geodetická měření na měřičských bodech umístěných na spodní stavbě a nosné konstrukci.

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

Viz odstavec 1. j.

## **2. Celkový popis stavby**

### **2.1. Celková koncepce řešení stavby**

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

Nová stavba. Stávající železobetonová část lávky bude kompletně odstraněna včetně spodní stavby, základů, rampy a schodiště.

#### **b) Účel užívání stavby**

Dopravní infrastruktura, lávka pro pěší a cyklisty převádí místní komunikaci IV. třídy - funkční skupina D, propojující železniční stanici a centrum města Kynšperk nad Ohří.

#### **c) Trvalá nebo dočasná stavba**

Trvalá stavba.

#### **d) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby**

Nejsou vydány výjimky z technických požadavků na stavby ani z technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání.

#### **e) Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů**

Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů jsou zohledněny ve výkresové a textové části dokumentace.

#### **f) Celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby**



Účelem nové lávky je převedení místní komunikaci IV. třídy - funkční podskupiny D2, propojující železniční stanici a centrum města Kynšperk nad Ohří přes inundační území řeky Ohře. Stávající železobetonová část lávky, která toto propojení zabezpečuje, je v technicky i provozně nevyhovujícím stavu a není schopna bezpečně plnit svůj účel.

Šířka nové lávky a komunikace je dle 10.4.3.6 ČSN 73 6110 navržena pro společný provoz cyklistů a chodců s šířkou min. 2,50 m. Přesné intenzity dopravy nejsou známy, ale dle zkušeností z místních podmínek je očekávaná intenzita  $\leq 50$  cyklistů/h a 100 chodců/h.

Návrhová rychlost pro cyklistickou dopravu je s ohledem na místní podmínky (možnosti směrového a výškového vedení) volena 10 km/h.

### **g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů**

Není.

### **h) Základní bilance stavby**

Rozhodující pro výstavbu lávky bude potřeba konstrukční oceli, betonářské výztuže a betonu. Zajištění dodávky je věcí zhotovitele stavby. Dešťová voda bude odváděna na terén pod lávkou, kde bude volně zasakována. Celkové množství a druhy odpadů viz odstavec 2.3.d.

### **i) Základní předpoklady výstavby**

- předpokládaná doba výstavby – jedna stavební sezóna
- etapizace a uvádění do provozu: stavba bude realizována a uváděna do provozu jako jeden celek.
- stavba bude předána do užívání bezprostředně po jejím dokončení.

### **j) Základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby**

Nejsou požadavky na předčasné užívání a zkušební provoz.

### **k) Orientační náklady stavby**

V průběhu životnosti stavby se očekávají náklady na průběžnou údržbu a na výměnu nebo obnovu následujících prvků konstrukce dle jejich předpokládané životnosti:

- |  |        |
|--|--------|
| - pochozí izolace                          | 15 let |
| - osvětlení v madle zábradlí               | 15 let |
| - protikorozi ochrana ocelových konstrukcí | 30 let |
| - ocelové zábradlí                         | 50 let |

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

### **a) Urbanismus**



Navržená stavba je v souladu s územním plánem města Kynšperk nad Ohří. Prostorové řešení stavby vychází z normových požadavků na dopravní infrastrukturu (zejména ČSN 736110, ČSN 736201) s ohledem na místní podmínky a stávající infrastrukturu. Návrh koncepčně sleduje základní účel – propojení železniční stanice a centra města Kynšperk nad Ohří ve shodě se stávající lávkou. Navrženou stavbou dojde ke komplexnímu řešení, kdy bude zajištěno splnění soudobých bezpečnostních, funkčních, provozních a v neposlední řadě estetických požadavků.

### **b) Architektonické řešení**

Konstrukce lávky je tvořena železobetonovou deskovou nosnou konstrukcí na ocelových podpěrách. Napojení na ulici Nádražní je navrženo pomocí železobetonové rampy a schodišťové desky. Schodiště na ostrov je tvořeno v horní části ocelovou konstrukcí se schodnicemi, v spodní části betonovým schodištěm. Konstrukce lávky je navržena s respektem vůči stávajícímu prostředí jako utilitární, jednoduchá konstrukce nevytvářející novou dominantu tak, aby nekonkurovala stávající dřevěné lávce a plynule se začlenila do lokality.

## **2.3. Celkové technické řešení**

### **a) Popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech**

Stávající lávka, která převádí místní komunikaci IV. třídy - funkční podskupiny D2, propojující železniční stanici a centrum města Kynšperk nad Ohří přes inundační území řeky Ohře, je v technicky i provozně nevyhovujícím stavu a není schopna bezpečně plnit svůj účel.

Z místní komunikace ulic Nádražní a Pobřežní bude na novou lávku možné vystoupat buď pomocí půdorysně zakřivené bezbariérové rampy nebo schodišťové desky, kde bude situována levobřežní opěra. Dále bude trasa lávky pokračovat stoupáním přes vodácký kanál a ostrov v inundačním území řeky Ohře ve shodné trase ke stávající lávce (niveleta nové lávky respektuje úroveň hladiny  $Q_{100}$  včetně rezervy min. 0,785 m). V místě stávajícího schodiště spojujícího lávku s ostrovem bude vybudováno nové schodiště. Dále se lávka napojí na stávající dřevěnou lávku, která zůstane zachována. Za dřevěnou lávkou bude druhá část betonové lávky pokračovat v klesajícím podélném sklonu k pravému břehu řeky Ohře, kde bude trasa napojena na stávající terén. Na nové lávce je navrženo osvětlení pochozí plochy, které bude umístěné v prvcích zábradlí. Dále je v rámci stavby lávky řešena přeložka sdělovacích kabelů v místě bezbariérové rampy. Délka levobřežní části nové lávky je 52,75 m, délka pravobřežní části nové lávky je 21,60 m.

Demolice stávající železobetonové části i výstavba nové lávky bude probíhat za vyloučení provozu po lávce. V prostoru vodáckého kanálu se předpokládá během demolice stávající lávky a výstavby nové lávky vyloučení provozu. Během výstavby nové lávky bude také krátkodobě omezen provoz na místních komunikacích ulic Nádražní, Pobřežní a Okružní.

Stavba je členěna na následující stavební objekty:

SO 001 Odstranění stávající železobetonové části lávky



SO 201 Lávka přes řeku

SO 401 Veřejné osvětlení

SO 402 Přeložka sdělovacího kabelu – není součástí této dokumentace PDPS

*Detailně je stavebně technické řešení k jednotlivým objektům popsáno v kapitole 2.6.*

### **b) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody**

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury, stavba neklade nároky na energie, teplo a teplou užitkovou vodu. Stavba bude napojena pouze na zdroj elektrické energie pro osvětlení lávky.

### **c) Celková spotřeba vody**

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury, stavba nevyžaduje spotřebu vody.

### **d) Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem**

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury, stavba nebude během provozu produkovat odpady.

Odpady vzniklé při výstavbě souvisejí především s demolicí stávající železobetonové části lávky. Stavební materiál ani stavební či jiné odpady nesmí být ukládány v prostoru ochranného pásma inženýrských sítí.

Veškerý odpad vzniklý při stavební činnosti musí být recyklován nebo odvezen na řízenou skládku. Zhotovitel stavby musí u navrženého způsobu zneškodnění uvést osobu oprávněnou k převzetí odpadu. V souvislosti se vzrůstajícím významem ochrany životního prostředí je nutné s odpadem nakládat dle platné legislativy.

K oblasti odpadů se vztahují především následující právní předpisy (vždy v posledním platném znění):

- Zák. č. 185/2001 Sb. - Zákon o odpadech
- Vyhl. č. 383/2001 Sb. - Vyhláška o podrobnostech nakládání s odpady
- Vyhl. č. 294/2005 Sb. - Vyhláška o podmínkách ukládání odpadů na skládky
- Vyhl. č. 93/2016 Sb. - Katalog odpadů
- Vyhl. č. 94/2016 Sb. - Vyhláška o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů

### **Přehled druhů odpadů, které se na stavbě vyskytnou**

Jedná se o odpady značené kódem 17 dle katalogu odpadů (Stavební a demoliční odpady, včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst), kategorie O - Obyčejný odpad



Při stavbě vzniknou následující odpady:

Číslo odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu	Množství odpadu [t]
17 01 01	Beton, kámen do betonu	(O)	900
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel a keramických výrobků	(O)	10
17 02 01	Dřevo	(O)	4
17 03 02	Asfaltové směsi	(O)	60
17 04 05	Ocel	(O)	6
17 05 04	Zemina a kamenivo	(O)	600
17 06 03	Izolace	(N)	0,2

Stávající zámková dlažba z oblasti křižovatky ulic Nádražní a Pobřežní se rozebere a zpětně použije na navrhované zpevněné plochy.

Nepotřebná stavební suť z bouraných konstrukcí bude uložena na řízenou skládku. Vhodná část vytěžené zeminy může být použita pro zpětný zásyp.

Při stavebních pracích se mohou vyskytnout ještě další odpady zde neuvedené, které souvisejí s technologií zhotovení stavby vybraným zhotovitelem. Ve smlouvě investora a zhotovitele na dodávku stavebních prací musí být zakotvena povinnost zhotovitele likvidovat odpady, vznikající jeho činností.

Zhotovitel díla musí během stavebních prací zajistit kontrolu práce a údržby stavebních mechanismů s tím, že pokud dojde k úniku ropných látek do zeminy, je nutné kontaminovanou zeminu ihned vytěžit a uložit do nepropustné nádoby příp. kontejneru a vyvézt jí na příslušnou skládku nebo do spalovny.

Nebezpečný odpadový materiál musí být shromažďován odděleně do nádob, či kontejnerů k tomu určených, poté odvezen na skládku nebezpečného odpadu.

Obyčejný odpadový materiál bude skladován na plochách k tomu určených a odvážen dle možnosti využití.

- Materiálově využitelné odpady budou využity (recyklace)
- Spalitelné odpady budou termicky odstraněny ve spalovně
- Odpady, které nelze využít a nespalitelné budou odstraněny (skládka)

Zhotovitel stavby musí vést evidenci vzniklých odpadů včetně doložení způsobu nakládání a dokladů o předání oprávněné osobě. Evidence bude předložena při závěrečné prohlídce před vydáním kolaudačního souhlasu.

#### **e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě**



Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury, stavba neklade požadavky na sítě komunikačních vedení ani zařízení.

## 2.4. Bezbariérové užívání stavby

Stavba je navržena s respektem k podmínkám bezbariérového užívání staveb dle vyhl. č. 398/2009 Sb. v platném znění. Nejvýše dosažený sklon komunikace nepřevyšší 1:12. Příčný sklon lávky a navazující komunikace je navržen 2,0%. Ukončení komunikace – napojení na stávající stav bude řešeno bez výškových odskoků. Výška stupňů schodiště je navržena max. 150 mm a max. počet stupňů v rameni je 12.

Na komunikacích jsou obrubníky orientovanými na vyšší straně vytvořeny přirozené vodící linie výšky 60 mm. Vodící linie je po celé délce chodníku vedena podél tohoto obrubníku a dále v rámci lávky je na nosné konstrukci navržen okopový plech výšky 60 mm.

## 2.5. Bezpečnost při užívání stavby

Stavba je při užívání bezpečná. Bezpečnost chodců z hlediska technického řešení jednotlivých prvků je dána dodržením platných norem a technických předpisů. V neposlední řadě bude bezpečnost účastníků provozu podmíněna dodržováním obecně platných zákonů, vyhlášek a předpisů platných pro každého uživatele pozemních komunikací.

Bezpečnost účastníků výstavby musí být zajištěna dodržením obecně platných legislativních předpisů BOZP a PO na staveništi a dodržováním schválených technologických postupů při výstavbě.

## 2.6. Základní charakteristika objektů

### 2.6.1. SO 001 Odstranění stávající železobetonové části lávky

Stávající lávka se nachází v prostoru nad inundačním územím řeky Ohře, kde zajišťuje propojení železniční stanice a okolní bytové zástavby s centrem města Kynšperk nad Ohří. Lávka se napojuje na místní komunikaci v místě ulic Nádražní a Pobřežní, překračuje vodácký kanál a ostrov v inundačním území řeky Ohře, kde se napojuje na stávající dřevěnou část lávky, za kterou pokračuje pravobřežní část železobetonové lávky k ulici Okružní.

Rok výstavby lávky je 1923-1924, kdy zde byla vybudována železobetonová konstrukce, která však byla částečně zničena (hlavní pole přes řeku) roku 1945 při ústupu německých vojsk. V roce 1950 byla část lávky v hlavním poli nahrazena současnou dřevěnou konstrukcí.

V současné době je původní železobetonová konstrukce na levém břehu řeky Ohře tvořena celkem 3 poli, 3 pilíři, opěrou a částí 4. pole, které zároveň tvoří konzolu, na kterou je napojena konzola dřevěné lávky. Na pravém břehu pozůstává původní železobetonová konstrukce z 1. pole, pilíře a opěry. Část původního 2. pole také slouží jako konzola, ke které je napojena konzola dřevěné lávky. Vlastní řeku Ohři přemostňuje dřevěná lávka, která je uložena na 2 betonových pilířích. Dřevěná lávka bude zachována – není součástí této PD.





Celková délka přemostění je 126,80 m. Nejvyšší výška mostu nad běžnou hladinou řeky je cca 4,7 m. Volná šířka mostu betonové části je 2,04 m, části dřevěné 3,01 m.

Stávající železobetonová část lávky je v havarijním stavu, nevyhovuje svým stavebně technickým stavem, ani šířkovým uspořádáním a bude odstraněna a nahrazena lávkou novou.

Bude provedena demolice stávající nosné konstrukce, opěr a podpěr včetně základů.

Součástí stavebního objektu SO 001 je i dočasný přístup na ostrov se šířkou 4,5 m. Bude sloužit pro přístup staveništní dopravy na ostrov z ulice Pobřežní po dobu demolice stávající levobřežní betonové části lávky a i pro výstavby levobřežní části nové lávky. Pro přístup na ostrov bude dočasně odtěžena část valu výšky cca. 1 m na pozemku p.č. 1570 (Povodí Ohře, s.p.) a zřízen dočasný přejezd vodáckého kanálu se zatrubněním a sklonem cca. 10 % na pozemku p.č. 1530 (Město Kynšperk). Zatrubnění bude realizováno ze tří železobetonových rour, každá s DN 1000. Zatrubnění bude zhotoveno na začátku výstavby do vyčištěného koryta. Zásyp rour a samotný násyp sjezdu bude proveden z vhodné zeminy. Na nátok a výtok budou plochy násypu do výšky 0,5 m nad normální hladinu zpevněny kamenným záhozem s kameny hmotnosti > 200 kg/ks. Po dokončení výstavby lávky bude val opětovně vybudován v původní skladbě a přejezd se zatrubněním vodáckého kanálu bude odstraněn.

Vybudování zpevněných ploch pro mechanizaci, případně další pojezd a transport materiálu včetně obratišť a ploch pro manipulaci se musí řídit podmínkami a vyjádřeními uvedenými v dokladové části a dle možností zhotovitele. Prostor dočasného záboru na pozemku p.č. 1376 (na ostrově) nebude v průběhu výstavby využíván k dlouhodobému skladování materiálu a parkování techniky. Postupy pro práce v oblasti inundace řeky budou podrobně řešeny v povodňovém plánu.

Veškerý vybouraný materiál musí být recyklován nebo odvezen na řízenou skládku. Zhotovitel stavby musí u navrženého způsobu zneškodnění uvést osobu oprávněnou k převzetí odpadu.

**Před započítáním bouracích prací musí zhotovitel zpracovat technologický předpis bouracích prací s detailním návrhem a popisem postupu bouracích prací včetně statického posouzení konstrukce v jednotlivých etapách bouracích prací, zpracování plánu BOZP, zajištění odstraňování odpadu, atd. Tento technologický předpis bude předložen k odsouhlasení TDI, investorovi a projektantovi. Bourací práce a odstranění stávajících konstrukcí nelze provést bez zpracování a odsouhlasení tohoto předpisu.**

## 2.6.2. SO 201 Lávka přes řeku

Nosná konstrukce mostu je navržena jako železobetonová spojitá deska. Levobřežní část lávky má 5 polí s rozpětími 10,75 + 3 x 9,75 + 8,75 m. Pravobřežní část lávky má 2 pole s rozpětími 2 x 8,75 m. U obou částí je navržen převislý konec délky 2,00 m, kde se nová ŽB konstrukce napojí na stávající dřevěnou lávku (není součástí této PD). Rozměry vychází ze šířkového uspořádání a tvaru koryta řeky Ohře.

Napojení z místní komunikace na lávku je navrženo přes bezbariérovou rampu, příp. betonové schodiště, obojí šířky 2,50 m. Rampová část je uvažována jako ŽB desková konstrukce o 3 polích s rozpětími 7,20 + 7,40 + 8,40 m, schodišťová deska je navržena



s rozpětím 7,15 m. Nad ostrovem v levobřežní části lávky je navrženo schodiště proměnné šířky od 3,50 do 5,00 m.

Konstrukce je navržena jako integrovaná. Levobřežní část je navržena s ŽB opěrami pod schodišti a rampou, ostatní podpěry jsou navrženy ocelové z kruhových trubek. Pravobřežní část lávky je vetknuta do masivní ŽB opěry, vnitřní podpěry jsou navrženy ocelové z kruhových trubek. Založení je navrženo hlubinné na vrtaných mikropilotách.

Na levém břehu bude provedena úprava zpevnění místní komunikace v oblasti křižovatky ulic Nádražní a Pobřežní. Křižovatka jako vjezd do obytné zóny bude opětovně zpevněna pomocí betonové dlažby, a to včetně napojení na schodiště a rampu lávky. V oblasti od zpevnění betonovou dlažbou po napojení na stávající komunikaci ulice Pobřežní je navržen asfaltový povrch. Napojení účelové komunikace proti proudu řeky bude provedeno z recyklovaného materiálu.

Na pravém břehu je navrženo napojení lávky na stávající síť komunikací pomocí chodníků s asfaltovým povrchem.

### 2.6.3. SO 401 Veřejné osvětlení

Pochozí plocha lávky a navazující komunikace bude osvětlena. Napojený bod osvětlení bude u opěry OP9, kde bude provedeno napojení na síť veřejného osvětlení. Dále bude vedení osvětlení pokračovat v chráničkách v nosné konstrukci. Osvětlovací prvky budou umístěny v zábradlí. Veřejné osvětlení ulic Nádražní, Pobřežní a Okružní zůstává stávající beze změn.

*Detailně je popsáno v technické zprávě objektu SO 401.*

### 2.6.4. SO 402 Přeložka sdělovacího kabelu

*Není součástí této PDPS.*

## 2.7. Základní charakteristika technických a technologických zařízení

V cílovém stavu nebude stavba vyžadovat napojení na síť komunikačních vedení veřejné komunikační sítě ani na elektronické komunikační zařízení veřejné komunikační sítě

## 2.8. Zásady požární bezpečnostního řešení

Předmětná stavba je stavbou dopravní infrastruktury - jedná o stavbu lávky a komunikace v otevřeném prostoru, která nezahrnuje žádné uzavřené objekty. Vzhledem k použitým stavebním materiálům (zemina, kamenivo, beton, ocel,...) nevyžaduje stavba sama o sobě z hlediska požární ochrany žádná zvláštní požární bezpečnostní opatření.

Přístup vozidel HZS je zajištěn po místních komunikacích. Tyto komunikace splňují požadavky pro přístup vozidel požární techniky dle kap.12.2 ČSN 73 0802 (šířka prostoru místní komunikace je  $\geq 3,50$  m, šířka mezi ohrubami je  $\geq 3,00$  m). Po dobu provádění stavby bude neustále umožněn průjezd pohotovostních vozidel přes staveniště.



Z hlediska požární ochrany se jedná o stavbu, která nezvyšuje požární nebezpečí dotčeného území, pro zásah požárních vozidel nebude stavba překážkou a stávající koncepce požární bezpečnosti nebude narušena.

## 2.9. Úspora energie a tepelná ochrana

Kritéria tepelně technického hodnocení, energetická náročnost stavby či posouzení využití alternativních zdrojů energií nejsou u staveb dopravní infrastruktury posuzovány.

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

Předmětná stavba je stavbou dopravní infrastruktury, která nezahrnuje žádné uzavřené objekty. Nejsou tedy navrhovány žádné prvky hygienického charakteru (větrání, vytápění, zásobování vodou, atd.).

Stavba nebude zdrojem nadměrného hluku. Navržené stavební úpravy mají zajistit bezpečný a komfortní pohyb chodců a cyklistů v daném úseku komunikace a na lávce. Předpokládá se, že po dokončení stavby a obnovení provozu nedojde ke zvýšení hlukové zátěže v okolí či okolní zástavbě. Hluk bude zvýšen pouze v průběhu stavby. Zvýšení hlukové zátěže odpovídá běžnému stavebnímu provozu.

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

### a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Stavba dopravní infrastruktury v otevřeném prostoru – netýká se.

### b) Ochrana před bludnými proudy

Základní ochranná opatření pro omezení vlivu bludných proudů jsou uvažovány pro 3. stupeň ochranných opatření dle TP 124.

Je proto potřeba realizovat základní ochranné opatření pro omezení vlivu bludných proudů – tj. primární a sekundární ochranu jednotlivých konstrukčních částí mostu.

#### - primární ochrana

- dostatečné krytí výztuže betonem
- nevodivé distanční vložky, vyrobené na bázi betonu
- omezení vzniku a rozvoje trhlin
- dodržení povolených podílů chloridů u cementů a záměsové vody
- používání jen málo elektricky vodivých přísad a příměsí do betonu

#### - sekundární ochrana

- ochrana všech částí lávky v kontaktu so zeminou před zemní vlhkostí izolačními nátěry

### c) Ochrana před technickou seizmicitou



Stavba dopravní infrastruktury – nevyskytují se zdroje významné technické seismicity.

#### **d) Ochrana před hlukem**

Stavba dopravní infrastruktury – netýká se.

#### **e) Protipovodňová opatření**

Terén kolem podpěr bude zpevněn kamennou rovinou. Po vybudování nové lávky bude průtočná plocha zachována a nebudou tak dotčeny průtokové poměry. Kamenná nábrežní zeď na levém břehu bude po demolici stávající opěry dozděna.

#### **f) Ostatní účinky**

Nevyskytují se.

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

#### **Zásobování elektrickou energií**

Stavba bude napojena pouze na zdroj elektrické energie pro osvětlení lávky, žádná další připojení na technickou infrastrukturu nebudou zřizována.

Napojený bod osvětlení bude u opěry OP9, kde bude provedeno napojení na síť veřejného osvětlení ve správě města Kynšperk nad Ohří. Průběh a uložení inženýrských sítí bude respektovat ČSN 73 6005 - Prostorové uspořádání sítí technického vybavení.

### **4. Dopravní řešení**

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

Dopravní řešení na komunikaci a lávce je s ohledem na očekávané intenzity provozu navrhováno pro společný provoz cyklistů a chodců s šířkou 2,50 m (rampa a schodiště pro nástup na lávku), 3,50 m (lávka). Řešená stavba zajišťuje převedení místní komunikace IV. třídy (funkční podskupina D2 - komunikace pro pěší a cyklisty), která zajišťuje propojení železniční stanice a okolní bytové zástavby s centrem města Kynšperk nad Ohří přes inundační území řeky Ohře.

Vlastní popis vedení trasy a napojení na dopravní infrastrukturu je již obsaženo v předchozích kapitolách.

Bezbariérová opatření jsou popsána v kapitole 2.4 Bezbariérové užívání stavby.

#### **b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu**



Stavba se nachází v intravilánu města Kynšperk nad Ohří v místě propojení ulic Nádražní a Okružní nad ostrovem, vodáckým kanálem a řekou Ohří. Území stavby tvoří zejména plochy zeleně a dopravní infrastruktury – místní komunikace města. Trasa se napojuje na stávající místní komunikaci ulic Nádražní a Pobřežní (místní komunikace funkční podskupiny D1 - obytná zóna) a je na konci napojena na stávající chodník do ulice Okružní.

### c) Doprava v klidu

V rámci stavby není navrhována doprava v klidu.

### d) Pěší a cyklistické stezky

Stavba řeší převedení místní komunikace čtvrté třídy (funkční podskupina D2 - komunikace pro pěší a cyklisty), viz popis v předchozích kapitolách.

## 5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

V rámci výstavby nové lávky budou prováděny pouze drobné terénní úpravy související zejména s napojením trasy lávky na stávající terén. Za pravobřežní opěrou bude provedeno dosypání násypu a svahových kuželů. Plochy zeleně zasažené v rámci stavby budou po dokončení stavby uvedeny do původního stavu, včetně ohumusování v tl. 150 mm a zatravnění.

## 6. Popis vlivu stavby na životní prostředí a jeho ochrana

### a) Vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda

Stavba nemá významný vliv na životní prostředí. Stavba nebude zdrojem znečištění vzduchu a neovlivní prostředí exhalacemi. Ochrana ovzduší dle zákona 82/2002 Sb. v posledním znění je dodržena.

Stavba nebude zdrojem nadměrného hluku. Hluk bude zvýšen pouze v průběhu stavby. Zvýšení hlukové zátěže odpovídá běžnému stavebnímu provozu.

Stavba nemění odtokové poměry v území - nebude ovlivněn režim podzemních ani povrchových vod. Odvodnění lávky pomocí odvodňovačů je vyvedeno volným odkapem na terén pod lávkou, kde bude voda volně zasakována.

Stavba nebude svým provozem produkovat odpad. Nakládání s odpady vzniklými během výstavby viz kapitola „2.3. d) Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem“.

Stavbou nejsou zasaženy pozemky zemědělského půdního fondu.

Při stavbě bude dotčen lesní pozemek p.č. 1376 ve vlastnictví města Kynšperk nad Ohří. Na tomto lesním pozemku se nachází část stávající lávky, v jejíž poloze je navržena lávka



nová, zbylá část pozemku slouží k rekreačním účelům. Dočasný zábor lesního pozemku má plochu 1027 m<sup>2</sup>.

Seznam pozemků dotčených trvalým i dočasným zábořem je součástí Záborového elaborátu, který je vypracován jako součást této PD. Po dokončení stavby budou pozemky dotčené dočasným zábořem uvedeny do původního stavu a navraceny k původnímu využití.

#### **b) Vliv na přírodu a krajinu - ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů**

Stavba je situována v prostoru stávající lávky a je napojena na stávající infrastrukturu. Dle územního plánu lávka prochází nad nadregionálním biokoridorem K40 Amerika – Svatošské skály. Stavba nebude zasahovat do ekologických funkcí a vazeb v krajině ani nebude mít vliv na ochranu rostlin a živočichů.

Projekt nepředpokládá nutnost kácení stromů, v prostoru lávky budou odstraněny pouze náletové dřeviny – keře.

Při ochraně stromů je nutné postupovat podle zásad uvedených v ČSN 83 9061/2006 „Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích“. K ochraně před mechanickým poškozením vozidly, stavebními stroji atd. je nutno stromy v prostoru stavby chránit plotem cca 2 m vysokým stabilním, postaveným s bočním odstupem 1,5 m. Není-li to ve výjimečných případech možné, je nutno opatřit kmen vypoštěřovaným bedněním z fošen, vysokým nejméně 2 m.

#### **c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000**

V řešeném území se nachází evropsky významná lokalita Ramena Ohře.

Stavba nemá negativní dopad na soustavu chráněných území Natura 2000, pouze v průběhu výstavby bude lokalita ovlivněna – stavební činnost bude probíhat v oblasti inundačního území řeky (na ostrově), samotné koryto řeky nebude výstavbou lávky ovlivněno.

Při výstavbě je vyloučeno závažné nebo nevratné poškození přírodních stanovišť a biotopů druhů, k jejichž ochraně je evropsky významná lokalita určena. Podmínky pro práce v chráněném území jsou stanoveny ve vyjádřeních dotčených orgánů v dokladové části E, které je nutné při výstavbě respektovat.

#### **d) Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem**

Netýká se.

#### **e) V případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno**

Netýká se.

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



Netýká se.

## 7. Ochrana obyvatelstva

Stavba svým provozem nebude představovat zátěž z hlediska ochrany obyvatelstva, během stavby je ovšem třeba počítat v nejbližším okolí se zvýšenou hladinou hluku a prašnosti.

Stavba není stavbou civilní obrany ani stavbou dotčenou požadavky civilní ochrany ve smyslu vyhl. 380/2002 Sb. Jsou splněny základní požadavky na situování a stavební řešení stavby z hlediska ochrany obyvatelstva.

## 8. Zásady organizace výstavby

### 8.1. Technická zpráva

#### a) Potřeby a spotřeby rozhodujících medií a hmot

Rozhodující pro výstavbu lávky bude potřeba konstrukční oceli, betonářské výztuže a betonu. Pro účel stavby bude vyžadována potřeba vody a elektrické energie. Zajištění dodávky je věcí zhotovitele stavby.

#### b) Odvodnění staveniště

Výkopové jámy budou opatřeny jímkami pro čerpání vody.

#### c) Napojení staveniště na stávající infrastrukturu

Příjezd na staveniště je možný pro levobřežní část lávky po ulici Nádražní, pro pravobřežní část po ulici Okružní. Samotný přístup na ostrov bude zajištěn po dočasném přejezdu vodáckého kanálu (sklon cca 10 %). Veškeré práce prováděné v ochranném pásmu inženýrských sítí se musí řídit podmínkami uvedenými v příslušných stanoviscích a vyjádřeních.

Voda a elektřina pro potřeby stavby budou odebírány z mobilních zdrojů zhotovitele. Případný odběr z pevných zdrojů včetně projednání této možnosti, je věcí zhotovitele stavby.

#### d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Během výstavby je třeba počítat v nejbližším okolí se zvýšenou hladinou hluku a prašnosti, které odpovídá běžnému stavebnímu provozu. Po dokončení stavby budou všechny využitě pozemky uvedeny do původního stavu.



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

Před samotnou výstavbou nové lávky bude v rámci SO 001 provedeno odstranění stávající železobetonové části lávky.

Z hlediska ochrany okolí staveniště je nutné se řídit podmínkami uvedenými v příslušných stanoviscích a vyjádřeních viz dokladová část E. Mimo jiné v ulici Nádražní a Pobřežní budou v rámci dalších staveb provedeny nové konstrukce komunikací a osvětlení, kdy musí být při výstavbě lávky přijata opatření, která zamezí poškození těchto nových konstrukcí.

Zjištěné inženýrské sítě jsou vyznačeny v situačním výkrese dle vyjádření správců o existenci sítí. **Před zahájením stavebních a bouracích prací musí zhotovitel zajistit vytyčení všech stávajících inženýrských sítí.** Sítě v těsné blízkosti stavby budou po dobu výstavby ochráněny před účinky statického a dynamického namáhání stavbou (např. překrytí pískem a panely). Při výkopu pro základ podpěry R2 a přeložku sdělovacího kabelu bude kontrolována stabilita sloupů NN, aby nebyla narušena jeho statika.

Projekt nepředpokládá nutnost kácení stromů, v prostoru lávky budou odstraněny pouze náletové dřeviny – keře. K ochraně před mechanickým poškozením vozidly, stavebními stroji atd. je nutno stromy v prostoru stavby chránit plotem cca 2 m vysokým stabilním, postaveným s bočním odstupem 1,5 m. Není-li to ve výjimečných případech možné, je nutno opatřit kmen vypořádávaným bedněním z fošen, vysokým nejméně 2 m.

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

Plochy určené k využití pro zařízení staveniště projekt předpokládá v prostoru u fotbalového hřiště (pro pravobřežní část stavby) na pozemku p.č. 1365 s dobrou dostupností z veřejných komunikací.

V této PD jsou stanoveny maximální potřebné zábory pro realizaci navrhované stavby, a to trvalé, na kterých je vlastní stavba umístěna, ale i dočasné, ze kterých musí být vlastní stavba realizovaná. Seznam pozemků dotčených trvalým i dočasným záborem je součástí Záborového elaborátu. Po dokončení stavby budou pozemky dotčené dočasným záborem uvedeny do původního stavu a navraceny k původnímu využití.

### **g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy**

Demolice a výstavba nové lávky bude prováděna za vyloučeného provozu. Přístup od železniční stanice a okolní bytové zástavby k centru města, příp. na cyklotrasy bude zajištěn přes silniční most na ulici Pochlovická.

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

Viz odstavec 2.3. d.

### **i) Balance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin**

Přebytečná zemina z výkopů pro základy bude uložena na skládku, vhodná část bude použita pro zpětné zásypy. Zemina pro násypy komunikace za opěrou OP9 a pro ohumusování bude dovezena.





### **j) Ochrana životního prostředí**

Stavba bude maximálně zabezpečená tak, aby nedošlo ke znečištění vody ve vodním toku. Pro případ ekologické havárie vypracuje zhotovitel před zahájením stavby havarijní plán.

Veškeré prováděné práce se musí řídit podmínkami uvedenými v příslušných stanoviscích a vyjádřeních viz dokladová část E

### **k) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi**

Před zahájením realizace stavby vypracuje zhotovitel plán BOZP, neboť při její realizaci budou realizovány tyto rizikové práce:

- Práce nad vodou nebo v její těsné blízkosti spojené s bezprostředním nebezpečím utonutí
- Práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení popřípadě zařízení technického vybavení
- Práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových, a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb

Stavba musí být prováděna v souladu s platnými bezpečnostními předpisy a normami.

Poučení pracovníků - před a při výstavbě musí vedení stavby zajistit poučení všech zúčastněných pracovníků o zásadách a opatřeních k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dle příslušných zákonných bezpečnostních předpisů a technologických pravidel zpracovaných pro jednotlivé technologie výstavby.

Školení pracovníků - pracovníci stavby musí být o bezpečnosti práce pravidelně školeni a o tomto musí být pořízen záznam potvrzený jejich vlastnoručním podpisem.

Pro účely stavby bude zpracován povodňový a havarijní plán.

### **l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb**

Výstavbou lávky nejsou dotčeny další stavby.

### **m) Zásady pro dopravní inženýrská opatření**

Vzhledem k charakteru prací je nutno po dobu stavby vyloučit veškerý provoz z místa stávající lávky a přilehlých komunikací. Bude vyznačena objízdná trasa pro pěší a cyklistickou dopravu přes silniční most na ulici Pochlovická. Po dobu výstavby bude vyloučen provoz na vodáckém kanálu pod levobřežní částí lávky.

**Dojde k úplné uzavírcce místní komunikace v oblasti křižovatky ulic Nádražní a Pobřežní až po rozšíření komunikace u čerpací stanice. Provoz na místních komunikacích na pravém břehu bude během výstavby lávky omezen.**

**Předpokládaná doba uzavírky je 10 měsíců.**

**Předpokládaná doba realizace stavby bude předmětem veřejné soutěže.**

Přístup majitelům a uživatelům nemovitostí v ul. Pobřežní bude zajišťován zhotovitelem individuálně, dle aktuálních podmínek a možností stavby (provizorní překrývání výkopů,



zajištění nájezdových ramp apod.). Přístup do ul. Pobřežní až k čerpací stanici zůstane ze strany ul. Pochlovická zachován.

Zajištění provozu pěší a cyklistické dopravy na pravobřežní části staveniště bude zhotovitelem řešeno individuálně dle aktuálních podmínek a možností stavby (provizorní překrývání výkopů, zajištění nájezdových ramp apod.).

### **Objízdná trasa**

Bude vyznačena objízdná trasa pro pěší a cyklistickou dopravu mezi ulicemi Nádražní a Okružní přes ulici Hornická, Pobřežní, silniční most na ulici Pochlovická a ulici Sokolovská.

Při provádění všech stavebních prací a pro dopravní značení je nutno dodržovat veškeré platné bezpečnostní předpisy.

### **Přechodné dopravní značení**

Přechodné dopravní značení bude předmětem dalšího stupně PD, bude navrženo na základě aktuální situace na objízdné trase. Přechodná dopravní značení a opatření budou navržena tak, aby zajistila provoz na objízdné komunikaci a vyloučila neočekávaný vjezd na staveniště.

### **Trvalé dopravní značení**

Před zahájením výstavby bude stávající dopravní značení demontováno a po dokončení bude opětovně osazeno. Jedná se o:

Křižovatka ulic Nádražní a Pobřežní:

IP26a, IP26b

Před a za lávkou:

Informativní směrové značky IS18a, 7 x IS19d, 2 x IS20

Před a za dřevěnou částí lávky:

2 x C14a

Po dokončení výstavby bude osazeno nové dopravní značení. Jedná se o:

Před a za lávkou:

2 x C9a, 2 x C9b

### **n) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby**

Nejsou stanoveny speciální podmínky pro provádění stavby.

### **o) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu**

Staveniště bude po dobu výstavby v nutné míře opatřeno přenosným ohrazením s doplněním o informační a zákazové cedule. Rozsah stavby ani nároky na její provádění nepřekračují nároky běžné stavby. Vybudování zpevněných ploch pro mechanizaci, případně



další pojezd a transport materiálu včetně obratišť a ploch pro manipulaci se musí řídit podmínkami a vyjádřeními uvedenými v dokladové části a dle možností zhotovitele. Stavební mechanizmy budou parkovány v prostoru stavby vymezeném dočasným zábořem. Prostor dočasného zábořu na pozemku p.č. 1376 (na ostrově) nebude v průběhu výstavby využíván k dlouhodobému skladování materiálu a parkování techniky.

### **p) Postup výstavby**

Projekt předpokládá výstavbu lávky během jedné stavební sezóny. Předpokládaná doba výstavby je 33 týdnů. Harmonogram musí být aktualizován zhotovitelem dle skutečně použitých technologií a kapacit.

## **8.2. Výkresy**

Situace s vyznačením stavby, se zákresem širších vztahů v dotčeném území, obvody staveniště, přístupů na staveniště atp. jsou patrné z výkresových příloh části C této PD.

## **8.3. Harmonogram výstavby**

Viz odstavec 8.1. p.

## **8.4. Schéma postupů výstavby**

Je součástí SO 201.

## **8.5. Bilance zemních hmot**

Viz odstavec 8.1. i.

# **9. Celkové vodohospodářské řešení**

Vodohospodářské řešení stavby zůstává ve shodě s dosavadním řešením. Stavba nemění odtokové poměry v území - nebude ovlivněn režim podzemních ani povrchových vod.

Odvodnění komunikací je zajištěno příčným a podélným sklonem k okrajům a k obrubám. Odvodnění lávky pomocí odvodňovačů je vyvedeno volným odkapem na terén pod lávkou, kde bude voda volně zasakována.

Brno, listopad 2024

Ing. Stanislav Brtáň