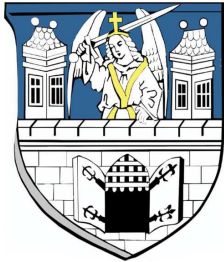


Investor:  <b>město Domažlice</b> Náměstí Míru 1 344 20 Domažlice IČO: 00253316, DIČ: CZ00253316	
---	---

# B

# DPS

Zodp. projektant: <b>Ing. Milan Sedlák</b> 	Kontroloval: <b>Ing. David Mičák</b> 	Zhotovitel dokumentace: <b>MIDAKON</b> Na návsí 18/4, Brno, 620 00 IČO: 089 27 677, DIČ: CZ089 27 677 email:midakon@midakon.cz
Vypracoval: <b>Ing. Milan Sedlák</b> 		
Investor: <b>město Domažlice</b>		
Místo: <b>Havlovice</b>	Stupeň: <b>DPS</b>	Datum: <b>09/2025</b>
		Počet A4: <b>A4</b>
Akce: <b>Rekonstrukce lávky DO-L22</b> Objekt:		Měřítko: <b>1:</b> Číslo zakázky: <b>2420</b> Č. výkresu: <b>B</b>
Název: <b>SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>		

## **B – SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA**

## OBSAH:

<b>1. Popis území stavby .....</b>	<b>5</b>
a) Charakteristika území a stavebního pozemku .....	5
b) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací .....	5
c) Geologická charakteristika .....	5
d) Výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů .....	5
e) Ochrana území podle jiných právních předpisů .....	5
f) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod. ....	7
g) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území .....	8
h) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin .....	8
i) Požadavky na maximální zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa .....	8
j) Územně technické podmínky .....	8
k) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice .....	8
l) Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje .....	8
m) Seznam pozemků, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo .....	8
n) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření .....	8
o) Možnosti napojení stavby na veřejnou a technickou infrastrukturu .....	9
<b>2. Celkový popis lávky .....</b>	<b>9</b>
2.1. Základní charakteristika stavby a jejího užívání .....	9
a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby .....	9
b) Účel užívání stavby .....	9
c) Trvalá nebo dočasná stavba .....	9
d) Povolení výjimek z technických požadavků .....	9
e) Závazná stanoviska dotčených orgánů .....	9
f) Celkový popis koncepce stavby .....	9
g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů .....	9
h) Základní bilance stavby .....	9
i) Základní předpoklady výstavby .....	10
j) Základní požadavky na předčasné užívání a zkušební provoz .....	10
k) Orientační náklady stavby .....	10
2.2. Celkové urbanistické a architektonické řešení .....	10
a) Urbanismus .....	10
b) Architektonické řešení .....	10
2.3. Celkové stavebně technické řešení .....	10
a) Popis celkové koncepce stavebně technického řešení .....	10
b) Celkové produkované množství a druhy odpadů .....	11
c) Veřejné komunikační sítě .....	12
2.4. Bezbariérové užívání stavby .....	12
2.5. Bezpečnost při užívání stavby .....	13
2.6. Základní technický popis stavebních objektů .....	13
Objekt SO 201 – Rekonstrukce lávky DO-L22 .....	13
2.7. Základní popis technických a technologických objektů .....	14

2.8.	Zásady požárně bezpečnostního řešení .....	14
2.9.	Úspora energie a tepelná ochrana.....	14
2.10.	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí .....	14
2.11.	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí .....	14
a)	Ochrana před pronikáním radonu z podloží .....	14
b)	Ochrana před bludnými proudy .....	14
c)	Ochrana před technickou seizmicitou .....	15
d)	Ochrana před hlukem .....	15
e)	Protipovodňová opatření .....	15
f)	Ochrana před sesuvy půdy .....	15
g)	Ochrana před poddolováním .....	15
h)	Ochrana před ostatními účinky .....	16
i)	Ochrana před pronikáním radonu z podloží .....	16
<b>3.</b>	<b>Připojení stavby na technickou infrastrukturu.....</b>	<b>16</b>
a)	Napojovací místa technické infrastruktury.....	16
b)	Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky .....	16
<b>4.</b>	<b>Dopravní řešení .....</b>	<b>16</b>
a)	Popis dopravního řešení .....	16
b)	Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu .....	16
c)	Doprava v klidu .....	16
d)	Pěší a cyklistické stezky .....	16
<b>5.</b>	<b>Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav .....</b>	<b>17</b>
a)	Kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada .....	17
b)	Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu.....	17
<b>6.</b>	<b>Vliv stavby na životní prostředí a jeho ochrana.....</b>	<b>17</b>
a)	Vliv na životní prostředí.....	17
b)	Vliv na přírodu a krajinu .....	18
c)	Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000 .....	18
d)	Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu na životní prostředí 18	
e)	Způsob naplnění zákona o integrované prevenci .....	18
f)	Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma.....	18
<b>7.</b>	<b>Ochrana obyvatelstva .....</b>	<b>18</b>
<b>8.</b>	<b>Zásady organizace výstavby .....</b>	<b>18</b>
g)	Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění.....	18
h)	Odvodnění staveniště .....	18
i)	Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu.....	18
j)	Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky .....	18
k)	Ochrana okolí staveniště, požadavky na související asanace, demolice, kácení.....	19
l)	Maximální zábory pro staveniště .....	19
m)	Požadavky na bezbariérové obchozí trasy.....	19
n)	Maximální produkováná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace 19	
o)	Bilance zemních prací .....	19
p)	Ochrana životního prostředí při výstavbě .....	19

q) Stanovení podmínek při provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví, plán BOZP.....	19
r) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb .....	19
s) Zásady pro dopravní inženýrská opatření .....	19
t) Řešení dopravy během výstavby (přístupové trasy, uzavírky, objížděky), opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě .....	19
u) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu .....	20
v) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny .....	20
<b>9. Celkové vodohospodářské řešení .....</b>	<b>21</b>

## 1. Popis území stavby

### a) Charakteristika území a stavebního pozemku

Stávající lávka DO-L22 převáděla místní stezku pro pěší a akvadukt přes zářez železniční tratě Plzeň – Česká Kubice v místní části Havlovice, která přísluší k městu Domažlice. Na této lávce byla v březnu 2025 odstraněna dřevěná nosná konstrukce, která byla ve špatném technickém stavu. Z původní lávky zůstalo založení (mikropiloty) a spodní stavba (opěry), na které bude umístěna nově navržená ocelová konstrukce. Lávka se nachází v extravilánu jihovýchodně od centra města Domažlice. Lávka se nachází v oblasti, kde se na straně za opěrou 2 (na severu) směrem do Havlovic nachází rodinný dům č.p. 48 a na straně před opěrou 1 (na jihu) jehličnatý les. Před opěrou 1 na straně lesa se nachází dřevěný přístřešek pro turisty s posezením a informační tabulí a dále vodoteč „náhon Teplé Bystřice“, jehož část je pomocí uzavřeného potrubí vedena přes lávku a pokračuje dále na sever do oblasti „Na Pile“. Území na před opěrou 1 v lese je rovinaté, poté je zde veden cca 6,0 m hluboký zářez dráhy a na straně za opěrou 2 u rodinného domu se terén směrem k severu snižuje. Svahy drážního zářezu jsou přirozeně zatravněné se sklonem cca 1:1,4. V patě zářezu přímo pod lávkou se nachází kamenné opěrné stěny.

V území dotčeném rekonstrukcí lávky byl zjištěn výskyt inženýrských sítí – vzdušné vedení nízkého napětí neznámého správce a podzemní trasy elektronických komunikací SŽ ve správě Správy železniční telematiky. Stavební pozemek se nachází na pozemku vlastněném Českou republikou v zastoupení Správy železnic.

V rámci stavby nedojde ke kácení stromů v okolí lávky.

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

Jedná se o rekonstrukci stávající lávky, stavba není řešena v ÚPD

### c) Geologická charakteristika

Jedná se o krystalinikum moldanubické oblasti. V dané oblasti dominují zejména dvojslídne svory s přechody do muskoviticko-biotitických pararul, které jsou proniklé tělesy pegmatitů. V širším okolí jsou proniklé i tělesy kvarcitů a amfibolitů.

Vzhledem k tomu, že založení i spodní stavba lávky zůstane zachována, nebyl nově prováděn inženýrsko-geologický průzkum. Bylo přepočteno stávající založení s charakteristikami z původní projektové dokumentace na účinky od nové ocelové nosné konstrukce.

### d) Výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů

#### o Mostní prohlídka

Stavební stav lávky byl stanoven mimořádnou prohlídkou, kterou provedl Ing. Jan Svejkovský v 02/2024. Stav lávky byl při prohlídce stanoven: spodní stavba II – velmi dobrý, koeficient stavebního stavu:  $a = 1,0$ , nosná konstrukce VI – velmi špatný, koeficient stavebního stavu:  $a = 0,2$ .

Investor rozhodl o demolici nosné konstrukce lávky a její náhradě za novou. Demolice byla provedena v březnu 2025.

### e) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Lávka DO-L22 není zapsána na státním seznamu nemovitých památek.

V území dotčeném rekonstrukcí lávky byl zjištěn výskyt inženýrských sítí – vzdušné vedení nízkého napětí neznámého správce a podzemní trasy elektronických komunikací SŽ ve správě Správy železniční telematiky.

Stavba se dotýká ochranných pásem těchto sítí, ale v rámci stavby nebudou tyto sítě dotčeny, případně budou ochráněny:

1. Jeřáb před opěrou 1 bude stát během osazení nové nosné konstrukce v místě před **vzdušným vedením NN** a práce budou probíhat nad tímto vedením, stejně jako tomu bylo při osazení lávky v roce 2011.
2. **Podzemní kabely elektronických komunikací SŽ** jsou uloženy v zemi těsně za opěrou, tyto kabely budou během stavby ochráněny. Spodní stavba a založení zůstane stávající, takže za opěrou budou prováděny výkopy pouze pro výměnu zatrubnění akvaduktu a odvodnění lávky. Vzhledem k výškové úpravě nivelety a také vedení akvaduktu, bude nové zatrubnění v těchto místech uloženo výše, než je uloženo potrubí stávající. Není tedy nutno dělat větší výkopy, které by tyto kabely odhalily. Kabely budou během výstavby chráněny pomocí betonových panelů, které budou uloženy nad zemínou nad nimi.
3. **Podzemní kabely elektronických komunikací SŽ pod kolejištěm** nebudou také v žádném případě ohroženy, protože v kolejišti nebudou prováděny žádné výkopové práce.

#### Ochranná pásma inženýrských sítí obecně:

##### Elektrické vedení

Pro vymezení ochranného pásma NN platí zákon č. 458/2000 Sb. §46. Ochranné pásmo nadzemního vedení je souvislý prostor, vymezený rovinami po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti, měřené kolmo na vedení.

Nadzemní vedení o napětí nad 1 kV a do 35 kV (pro zařízení zrealizovaná do 31.12.1994)

10,0 m- u venkovního vedení

10,0 m- u venkovní stožárové el.stanice s převodem napětí z úrovně 1 kV a menší než 52 kV

Nadzemní vedení o napětí nad 1 kV a do 35 kV (pro zařízení zrealizovaná od 1.1.1995)

7 m – vodiče bez izolace

2 m – vodiče s izolací

1 m – závěsná kabelová vedení

Nadzemní vedení o napětí nad 35 kV (měřeno od krajního vodiče)

12 m – napětí od 35 kV do 110 kV

15 m – napětí od 110 kV do 220 kV

20 m – napětí od 220 kV do 400 kV

30 m – napětí nad 400 kV

##### Podzemní vedení

1 m – napětí do 110 kV

3 m – napětí nad 110 Kv

##### Plynovodní zařízení

Plynovodní potrubí je chráněno ochranným pásmem dle zákona 458/2000 Sb §68. U staveb pod úrovní terénu je nutno dodržet tato ochranná pásma na obě strany vedení:

- 1 m – plynovod do 4 bar v obci
- 2 m – plynovod do 4 bar mimo obec
- 2 m – plynovod 4-40 bar
- 4 m – plynovod nad 40 bar

V případě použití těžké techniky v ochranném pásmu, musí být STL plynovod překryt silničními panely.

#### Telekomunikační vedení

Telekomunikační sítě jsou chráněny ochranným pásmem dle zákona 127/2005 Sb. §102. U staveb pod úrovní terénu je nutno dodržet ochranné pásmo 1,0 m.

#### Ochranná vodovodních řadů a kanalizačních stok

Vodovody a kanalizace jsou chráněny ochranným pásmem dle zákona 274/2001 Sb. §23. Ochranná pásma jsou vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu.

- 1,5 m – vodovody a kanalizace do Ø 500 mm
- 2,5 m – vodovody a kanalizace nad Ø 500 mm

U vodovodů nebo kanalizací Ø 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.

#### Ochranná pásma silnic

Ochranná pásma silnic, dálnic a místních komunikací jsou popsána zákonem č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 30, platí pro dálnice, silnice a místní komunikace; mimo souvislé zastavění obcí. Rozumí se tím prostor ohraničený svislými plochami do výšky 50 m a ve vzdálenosti 100 m / resp. 50 m / resp. 15 m od osy nebo přilehlého jízdního pásu - pro dálnice / silnice I. třídy a místní komunikace I. tř. / silnice II. a III. tř. a místní komunikace II. tř.

#### Ochranná pásma drah

Ochranná pásma drah jsou popsána zákonem č.266/1994 Sb., o drahách, § 8. Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou:

- u dráhy celostátní a regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy
- u vlečky 30 m od osy krajní koleje
- u dráhy tramvajové a dráhy trolejbusové 30 m od osy krajní koleje nebo krajního trolejového drátu.

#### Ostatní ochranná pásma

V této zájmové oblasti nutno dodržovat *zásady obecné ochrany vod* podle §17, §18 zákona o vodách č. 254/2001 Sb.

Národní kulturní památky a jejich soubory nebudou stavbou dotčeny.

#### *f) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.*

Lávka leží v záplavovém území náhonu Teplé Bystřice.

Poddolovaná území se v místě stavby nenachází.



g) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

Lávka bude mít vliv na okolní stavby a pozemky. Stavba bude oplocena staveništním drátěným plotem výšky 2,0 m ukotveným do provizorních patek. Velikost ok výplně max. 100x100 mm.

h) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Na stávající lávce ev.č. DO-L22 byla odstraněna v březnu 2025 dřevěná nosná konstrukce. V rámci této dokumentace nedojde k větším demolicím, budou pouze odstraněny části původní vozovky a stávající zatrubnění akvaduktu v předpolích lávky. V rámci stavby nedojde ke kácení stromů v okolí lávky.

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

Stavbou lávky nejsou dotčeny pozemky s ochranou ZPF ani PUPFL.

j) Územně technické podmínky

Napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu bude zachováno v plné míře. Stavba je navržena v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb.

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

**V současné době je vypracovaná projektová dokumentace ve stupni DUR „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) – Domažlice (včetně)“, projektant SUDOP PRAHA a.s. 12/2021 – dále jen „dokumentace modernizace železniční trati“.**

Výše popsaná dokumentace řeší budoucí modernizaci železniční trati pod lávkou. Tato projektová dokumentace byla zesouladěna s projektovou dokumentací modernizace železniční trati.

Projektová dokumentace modernizace železniční trati bude nadále rozpracovávána do větší podrobnosti, než je stávající dokumentace pro územní rozhodnutí. Proto je **v rámci realizační dokumentace lávky nutno brát v úvahu výše zmíněnou PD modernizace železniční trati a zkontrolovat minimálně výškové řešení v kooperaci s touto PD. Navrhovaný stav lávky byl konzultován s projektantem modernizace železniční trati (SUDOP PRAHA a.s.).**

l) Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje

Stavba bude umístěna na těchto pozemcích:

Katastrální území Havlovice u Domažlic: 528/1

m) Seznam pozemků, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Katastrální území Havlovice u Domažlic: 528/1

n) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Během výstavby dojde ke sledování sedání lávky. Po výstavbě není nutné provádět další sledování.

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

Stavba bude napojena na stávající stezku pro pěší. Výstavba nosné konstrukce lávky bude provedena za úplné uzavírky stezky na lávce.

## **2. Celkový popis lávky**

### **2.1. Základní charakteristika stavby a jejího užívání**

*a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby*

Jedná se o rekonstrukci mostního objektu. Na stávající lávce byla odstraněna dřevěná nosná konstrukce, která byla ve špatném technickém stavu. Jedná se o lávku ev.č. DO-L22, která převádí místní stezku pro pěší a akvadukt přes zářez železniční tratě Plzeň – Česká Kubice v místní části Havlovice se staničením na železniční trati km 173,85. Lávka je navržena jako příhradová ocelová konstrukce s rozpětím 26,48 m a s volnou šířkou 2,0 m.

*b) Účel užívání stavby*

Jedná se o mostní objekt na místní stezce pro pěší.

*c) Trvalá nebo dočasná stavba*

Jedná se o trvalou stavbu.

*d) Povolení výjimek z technických požadavků*

Nejsou žádná povolení výjimek z technických požadavků na stavby, ani technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby, ani souhlas s odchylným řešením z platných předpisů a norem.

*e) Závazná stanoviska dotčených orgánů*

Závazná stanoviska dotčených orgánů jsou uvedena v části „E.1 Dokladová dokumentace“. Podmínky závazných stanovisek jsou zohledněny ve všech částech dokumentace.

*f) Celkový popis koncepce stavby*

Výstavba nové nosné konstrukce lávky.  
Šířkové uspořádání – volná šířka 2,00 m

*g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů*

Stavba není chráněná podle jiných právních předpisů.  
Při stavbě lávky nedojde ke změně intenzity dopravy. Stávající intenzita dopravy není známa.

*h) Základní bilance stavby*

Pro vyhotovení díla dojde k použití betonových směsí, betonářské výztuže, oceli, asfaltových směsí, zemin do násypů. Dešťová voda v průběhu stavby nebude usměrňována a bude vedena po stávajících plochách.

i) Základní předpoklady výstavby

Investor předpokládá provedení opravy v roce 2026.

Oprava lávky bude z technologického hlediska prováděna za úplného vyloučení provozu. Celková délka opravy lávky je odhadována na 4-5 měsíců, po většinu doby se však předpokládá výroba ocelové konstrukce v dílně zhotovitele.

**Během osazování nové nosné konstrukce lávky bude muset dojít k výluce na železniční trati pod lávkou. Tato výluka je uvažována na 25.4.2026 od 12:00 do 24:00.**

V první fázi přijedou za obě opěry lávky dva jeřáby (na obě strany železničního zářezu).

Nosnou konstrukci poté doveze do prostoru pod lávkou speciální vlaková souprava daného zhotovitele lávky. Nosná konstrukce bude poté pomocí dvou jeřábů uchycena a uložena na stávající opěry. Po osazení nosné konstrukce odjede speciální vlaková souprava a uvolní tím kolej pod lávkou pro běžnou dopravu. Tímto postupem došlo k instalaci předchozí dřevěné nosné konstrukce lávky, která však kvůli špatnému technickému stavu musela být předčasně odstraněna. Fotografie z montáže této nosné konstrukce jsou přílohou této zprávy.

Dokončovací práce mohou být prováděny za obnoveného provozu pěších po lávce. Po dokončení opravy lávky budou odstraněna všechna dočasná dopravní značení. Skutečný časový harmonogram stavby pak bude stanoven zhotovitelem dle jeho technologických možností. Harmonogram opravy bude odsouhlasen investorem.

j) Základní požadavky na předčasné užívání a zkušební provoz

Dokončovací práce mohou být prováděny za obnoveného provozu po lávce. Po dokončení opravy lávky budou odstraněna všechna dočasná dopravní značení.

k) Orientační náklady stavby

Náklady na stavbu jsou odhadovány na cca 5.700.000 Kč bez DPH.

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

a) Urbanismus

Jelikož se jedná o rekonstrukci stávající lávky, není tato stavba uvedena v územním plánu.

b) Architektonické řešení

Vzhledem k umístění lávky bylo zvoleno odpovídající architektonické a výtvarné řešení – příhradový mostní objekt.

## **2.3. Celkové stavebně technické řešení**

a) Popis celkové koncepce stavebně technického řešení

Na stávající lávce byla odstraněna dřevěná nosná konstrukce, která byla ve špatném technickém stavu. Proto musí být rekonstruována, aby měl dostatečné parametry na bezpečné převedení pěší dopravy.

Objekt SO 201 – Lávka DO-L22 – objekt obsahuje výstavbu nové nosné konstrukce lávky.

*b) Celkové produkované množství a druhy odpadů*

Během opravy lávky vznikne při stavební činnosti množství odpadového materiálu. V souvislosti se vzrůstajícím významem ochrany životního prostředí je nutné se vzniklým odpadem nakládat dle níže uvedeného textu:

Nakládání s odpady musí odpovídat následujícím předpisům ve znění pozdějších předpisů:

- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě (část III – Převaha nebezpečných věcí v silniční dopravě)
- Zákon č. 545/2020 Sb., o obalech
- Zákon č. 157/2009 Sb., o nakládání s těžebním odpadem a o změně některých zákonů
- Zákon č. 541/2020 Sb. Zákon o odpadech
- Vyhláška č. 99/1992 Sb., o zřizování, provozu, zajištění a likvidaci zařízení pro ukládání odpadů v podzemních prostorech
- Vyhláška č. 283/2023 Sb. o Vyhláška o stanovení podmínek, při jejichž splnění jsou znovuzískaná asfaltová směs a znovuzískaný penetrační makadam vedlejším produktem nebo přestávají být odpadem

Vzhledem k obecně platným prioritám udržitelného rozvoje společnosti je žádoucí, aby při stavebních činnostech byly používány postupy, které jsou plně v souladu zejména s požadavky zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech a změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) zaměřenými na předcházení vzniku odpadů a přednostní využívání odpadů.

Podle § 12 a výše uvedeného zákona je základní povinností každého stavebníka předcházet vzniku odpadů a omezovat jejich nebezpečné vlastnosti. V případě vzniku odpadu je pak nezbytné nakládat s odpadem dle uvedených předpisů. Ze zákona je povinná likvidovat odpad fyzická nebo právnická osoba, při jejíž činnosti odpad vzniká nebo odborná firma smluvně zavázaná k likvidaci odpadu.

Přehled druhů odpadů, které se na stavbě vyskytnou, popřípadě mohou vyskytnout:

vysvětlivky:      O      odpady, které nejsou uvedeny v Seznamu nebezpečných odpadů  
                         N      odpady, které jsou uvedeny v Seznamu nebezpečných odpadů

(-prvé dvojčíslí označuje skupinu odpadů, - druhé dvojčíslí označuje podskupinu odpadů,

-                      třetí dvojčíslí označuje druh odpadu zařazeného do příslušné skupiny (podskupiny) odpadů)  
-

katalog. druh odpadu šestimístný kód	kategorie odpadu	kód dle dodatku I a II Basilejské úmluvy
--	---------------------	--

## 17 STAVEBNÍ A DEMOLIČNÍ ODPADY

### 17 01

#### BETON, CIHLY, TAŠKY A KERAMIKA

17 01 01	Beton	O
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06	O

### 17 02

#### DŘEVO, SKLO A PLASTY

17 02 01	Dřevo	O
<b>17 03</b>	<b>ASFALTOVÉ SMĚSI, DEHET A VÝROBKY Z DEHTU</b>	
17 03 01	Asfaltové směsi obsahující dehet	N
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O
<b>17 04</b>	<b>KOVY (VČETNĚ JEJICH SLITIN)</b>	
17 04 05	Železo a ocel	O
17 04 07	Směsné kovy	O
<b>17 05</b>	<b>ZEMINA, KAMENÍ A VYTĚŽENÁ HLUŠINA</b>	
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O
<b>17 06</b>	<b>IZOLAČNÍ MATERIÁLY</b>	
17 06 03	Jiné izolační materiály, které jsou nebo obsahují nebezpečné látky	N

Při stavebních pracích se mohou vyskytnout ještě další zde neuvedené odpady, které souvisí s technologií zhotovení stavby vybraným zhotovitelem prací. 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, vyvést na příslušnou skládku nebo do spalovny. O vzniklých odpadech musí zhotovitel stavby vést evidenci, aby bylo možno při kolaudaci provést vyhodnocení. Vybraný zhotovitel stavby vypracuje program odpadového hospodářství, které předloží k odsouhlasení příslušnému odboru výstavby a životního prostředí před zahájením stavebních prací.

Odhad bilance odpadů:

Zatřídění odpadu	Množství	Způsob nakládání
17 03 02 Asfaltové směsi	22 t	recyklační středisko
17 05 04 Zemina a kamení	34 t	recyklační středisko

#### c) Veřejné komunikační síť

Stavba neřeší výstavbu nové veřejné sítě komunikačních vedení. Stávající komunikační sítě nebudou stavbou dotčeny.

## 2.4. Bezbariérové užívání stavby

Stavba splňuje podmínky vyplývající z vyhlášky 398/2009 Sb. o technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb v platném znění a souvisejících předpisů.

## 2.5. Bezpečnost při užívání stavby

Bezpečnost chodců proti pádu z lávky je zajištěna v délce lávky záchytným zařízením – ocelové zábradlí.

V místě nad budoucí elektrifikovanou kolejí bude vybudována protidotyková zábrana. Tuto zábranu bude tvořit zábradlí, které se nachází na celé délce lávky, avšak s plnou výplní až do výšky 1,1 m. Nad tímto zábradlím bude provedena výplň z tahokovu s oky max 10/10 mm, která bude až do výšky horního pasu ocelové nosné konstrukce. Minimální výška výše popsané protidotykové zábrany bude 2,0 m.

## 2.6. Základní technický popis stavebních objektů

### Objekt SO 201 – Lávka DO-L22

Základní údaje o lávce (podle ČSN 73 6200 a ČSN 73 6220)

Charakteristika lávky:	Ocelová příhradová s ocelovou mostovkou, na stezce pro pěší, přes železniční trať, příhradová s proměnnou výškou nosné konstrukce, s jedním mostním otvorem, jednopodlažní, nepohyblivá, trvalá, v přímé a s konstantním podélným sklonem, kolmá, směrově nerozdělená, s normovanou zatížitelností, masivní, otevřeně uspořádaná, s neomezenou volnou výškou
Délka přemostění:	25,505 m
Délka lávky:	27,505 m
Délka nosné konstrukce:	26,950 m
Rozpětí:	26,480 m
Šikmost lávky:	kolmá
Volná šířka lávky:	2,00 m
Šířka lávky:	3,15 m
Výška lávky nad terénem:	cca 7,20 m (nad dnem překážky)
Stavební výška:	2,19 – 2,90 m
Plocha nosné konstrukce lávky:	84,90 m <sup>2</sup>
Zatížení lávky:	podle ČSN EN 1990, ČSN EN 1991
Bod křížení:	Y = 863668.788 X = 1100561.999

Stezka pro pěší se v dotčeném úseku před lávkou nachází v levostranném směrovém oblouku, na lávce v přímé a za lávkou s kolmým odbočením vlevo. Lávka bude dále převádět akvadukt náhonu Teplé Bystřice. Podélný sklon je nově navržen jako konstantní s klesáním 0,50 %. Příčný sklon na lávce je dostředný 1,00 %, na předpolích lávky se napojuje na stávající stav.

Rekonstrukce lávky bude probíhat za úplné uzavírky pěší stezky na lávce. Nosná konstrukce je navržena jako ocelová příhradová konstrukce s proměnnou výškou příhrady. Mostovku tvoří

ocelový pochozí plech tl. 8 mm s přímopochozí izolací tl. 5 mm uložený na systém z ocelových podélníků a příčníků. Šířka nosné konstrukce je 3,15 m. Lávka je jednoplová s rozpětím 26,48 m. Spodní stavbu tvoří stávající železobetonové opěry, které zůstanou zachovány. Založení lávky je hlubinné na stávajících mikropilotách. Výkopy budou otevřené ve sklonu 1:1, nicméně budou prováděny pouze v minimálním rozsahu kvůli výměně zatrubnění akvaduktu před a za lávkou. Odvodnění lávky bude řešeno podélným a příčným spádem s odvedením vody pomocí lávkových odvodňovačů do podélného svodu pod mostovkovým plechem a dále přes opěru 2 do potoka náhonu Teplé Bystřice za lávkou. Pod lávkou se nachází železniční trať – ta nebude rekonstrukcí lávky nijak upravována, ani v ní nebudou prováděny žádné výkopy.

Převáděný akvadukt bude tvořen následujícími prvky:

V části nad elektrifikovanou tratí je navrženo zatrubnění pomocí HDPE plastové trouby DN 315 s krytím pomocí nerezového žlabu. Přítok je zajištěn pomocí uzavřené roury DN 300 před opěrou 1.

V části nad neelektrifikovanou tratí je navrženo zatrubnění pomocí nerezového žlabu s odtokem pomocí uzavřené roury DN 400 za opěrou 2.

## **2.7. Základní popis technických a technologických objektů**

Součástí stavby nejsou žádné technologické objekty.

## **2.8. Zásady požární bezpečnostního řešení**

Mostní objekt bude proveden dle platných norem a předpisů. Součástí stavby nebudou žádná protipožární zařízení ani přístupové body s požární vodou.

## **2.9. Úspora energie a tepelná ochrana**

Jedná se o mostní objekt – nebudou spotřebovávány žádné energie při provozu, ani nebude zřizována tepelná ochrana.

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

Mostní objekt – nejsou kladeny žádné požadavky.

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

### **a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží**

Není zapotřebí budovat ochranu proti pronikání radonu z podloží.

### **b) Ochrana před bludnými proudy**

Ochrana bude prováděna dle platné TP 124 protikorozní opatření ve stupni IV. Bude prováděna primární a sekundární ochrana a konstrukční opatření.



*c) Ochrana před technickou seismicitou*

Všechny konstrukční části, zejména nosné, jsou navrženy na dynamické zatížení.

*d) Ochrana před hlukem*

Při provádění stavby dojde ke zvýšení hluku. Dodavatel stavebních prací je povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu a jejich hlučnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení. Bude respektováno nařízení vlády č. 272/2011 a jeho změny uvedené v zákoně 217/2016 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Stavební práce budou probíhat pouze v rozmezí od 6 do 22 hodiny.

*e) Protipovodňová opatření*

Pod lávkou se nenachází vodní tok. Opatření se naopak týkají převedení akvaduktu na lávce a zabránění jakéhokoliv kontaktu vody z akvaduktu s kabely budoucí elektrifikované trati.

Aby nedošlo k zaplavení elektrifikované trati vodou je navržen systém vícenásobného jištění:

- a) Uzavřené HDPE koryto akvaduktu DN 315 je jištěno v oblasti nad elektrifikovanou kolejí nerezovým žlabem.
- b) Na konci zatrubnění je navržena plná nerezová přepážka, která neumožní návratu vody do oblasti nad elektrifikovanou kolej. Do této přepážky je také zatrubnění uchyceno.
- c) V případě ucpání odtoku vody za lávkou (z trouby DN 400) je na konci lávky navržen „Hlavní bezpečnostní přepad akvaduktu“, kterým by voda otekla do prostoru před opěrou 2 odvodněného pomocí žlabovek na rubu zárubní zdi. Výška přepadu 476.800 m.n.m. zaručuje, že voda by v žádném případě nemohla ani nastoupávat k plastové přepážce, protože je přepad níže než horní povrch HDPE potrubí DN 315. Během běžného provozu je však výška 476.800 více než dvojnásobná oproti možnému průtoku vody k akvaduktu, takže mimo krizovou situaci ucpání odtoku akvaduktu, nemůže v běžném provozu dojít k přepadu vody před opěrou 2.
- d) V případě že by někdo „zasypal“ akvadukt na lávce (jak bylo zmíněno na jednání na SŽ viz dokladová dokumentace Záznamy z jednání) je navržen druhý „Vedlejší bezpečnostní přepad akvaduktu“, kterým by nastoupaná voda otekla pod lávku do oblasti mezi dvě nově navržené koleje. Výška tohoto přepadu 476.850 m.n.m. neumožňuje opět přetečení vody v provozu a současně je nižší než horní hrana plné přepážky, takže bezpečně zajistí odtok vody tak, aby voda nemohla nastoupat zpět do prostoru elektrifikované tratě.

*f) Ochrana před sesuvy půdy*

Netýká se této stavby.

*g) Ochrana před poddolováním*

Nebude prováděna ochrana před vlivem poddolování.



*h) Ochrana před ostatními účinky*

Nebude prováděna žádná další ochrana proti jiným účinkům, např. výskytu metanu apod.

*i) Ochrana před pronikáním radonu z podloží*

Není.

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

*a) Napojovací místa technické infrastruktury*

Nejsou nutné žádné napojení na technickou infrastrukturu.

*b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky*

Na stavbě nejsou.

### **4. Dopravní řešení**

*a) Popis dopravního řešení*

Stezka pro pěší se v dotčeném úseku před lávkou nachází v levostranném směrovém oblouku, na lávce v přímé a za lávkou s kolmým odbočením vlevo. Lávka bude dále převádět akvadukt náhon Teplé Bystřice. Podélný sklon je nově navržen jako konstantní s klesáním 0,50 %. Příčný sklon na lávce je dostředný 1,00 %, na předpolích lávky se napojuje na stávající stav.

**V současné době je vypracovaná projektová dokumentace ve stupni DUR „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) – Domažlice (včetně)“, projektant SUDOP PRAHA a.s. 12/2021 – dále jen „dokumentace modernizace železniční trati“.**

Výše popsaná dokumentace řeší budoucí modernizaci železniční trati pod lávkou. Tato projektová dokumentace byla zesouladěna s projektovou dokumentací modernizace železniční trati.

Projektová dokumentace modernizace železniční trati bude nadále rozpracovávána do větší podrobnosti, než je stávající dokumentace pro územní rozhodnutí. Proto je **v rámci realizační dokumentace lávky nutno brát v úvahu výše zmíněnou PD modernizace železniční trati a zkontrolovat minimálně výškové řešení v kooperaci s touto PD. Navrhovaný stav lávky byl konzultován s projektantem modernizace železniční trati (SUDOP PRAHA a.s.).**

*b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu*

Napojení zůstane zachováno jako ve stávajícím stavu.

*c) Doprava v klidu*

Na lávce se neřeší doprava v klidu.

*d) Pěší a cyklistické stezky*

Na lávce je navržen chodník pro pěší šířky 2,0 m.

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

### *a) Kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada*

V rámci stavby nedojde ke kácení stromů v okolí lávky.

### *b) Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu*

Zemní práce budou provedeny v minimálním nutném rozsahu kvůli výměně zatrubnění akvaduktu před a za lávkou.

## **6. Vliv stavby na životní prostředí a jeho ochrana**

### *a) Vliv na životní prostředí*

Celkově lze hodnotit stavbu po dokončení jako pozitivní, vlivy vznikající při výstavbě je třeba eliminovat dodržováním všech předpisů a norem tak, aby stavbou nebyly narušeny přilehlé pozemky, zeleň a komunikace byla vždy očištěna.

Při provádění stavby dojde ke zhoršení životního prostředí zejména hlukem, prachem, dále bude ztížena dopravní situace na dotčené komunikaci. Je třeba dbát na to, aby nedošlo k dalšímu zhoršení životního prostředí např. únikem, ropných produktů. Při realizaci je nutné, aby dodavatel využíval veškeré zařízení jen pro ty účely, pro které jsou navržena, a dodržoval zásady určené v této části dokumentace. Při provádění stavebních prací je nutné dodržovat všechny bezpečnostní předpisy ve stavebnictví a respektovat zejména zákon 258/2000 Sb. v platném znění o ochraně veřejného zdraví a dále:

Ochranu proti hluku a vibracím. Dodavatel stavebních prací je povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu a jejich hlučnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení. Bude respektováno nařízení vlády č. 272/2011 a jeho změny uvedené v zákoně 217/2016 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Stavební práce budou probíhat pouze v rozmezí od 6 do 22 hodiny.

Ochranu proti znečišťování ovzduší výfukovými plyny a prachem. Dodavatel je povinen zabezpečit provoz dopravních prostředků produkujících ve výfukových plynech škodliviny v množství odpovídajícím vyhlášce č. 56/2001 Sb. zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích v platném znění.

Ochranu proti znečištění komunikací a nadměrné prašnosti. Vozidla vyjíždějící ze staveniště musí být řádně očištěna, aby nedocházelo ke znečišťování veřejné silniční sítě. Případné znečišťování musí být pravidelně odstraňováno.

Ochranu proti znečištění povrchových i podzemních vod. Po dobu výstavby je nutno při provádění stavebních prací a provozu zařízení staveniště vhodným způsobem zabezpečit, aby nemohlo dojít ke znečištění vodního toku. Jedná se zejména o vhodný způsob odvádění dešťových vod z provozních, výrobních a skladovacích ploch staveniště.

Ochranu půdy. 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, vyvést na příslušnou skládku nebo do spalovny.

Vybraný zhotovitel stavby vypracuje program odpadového hospodářství, které předloží k odsouhlasení příslušnému odboru výstavby a životního prostředí před zahájením stavebních prací. Balance odpadů viz bod 2.3 b) „Odpadové hospodářství“.

*b) Vliv na přírodu a krajinu*

Stavbou nosné konstrukce lávky nedojde ke zhoršení stávajícího stavu.

*c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000*

Stavba nebude mít vliv na území Natura 2000.

*d) Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu na životní prostředí*

Nevyžaduje se posouzení vlivů na životní prostředí EIA.

*e) Způsob naplnění zákona o integrované prevenci*

Stavební záměr nespadá do režimu zákona o integrované prevenci.

*f) Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma*

Žádná ochranná a bezpečnostní pásma nebudou výstavbou zřizována.

## **7. Ochrana obyvatelstva**

Mostní objekt – bez požadavků civilní ochrany. Závažným haváriím mostního objektu bude předcházeno pravidelnými mostními prohlídkami a důsledným dodržováním navržených údržbových prací na lávce. Zóny havarijního plánování nebudou stanoveny, protože se nejedná o objekt nebo zařízení, kde je umístěna nebezpečná látka.

## **8. Zásady organizace výstavby**

*g) Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění*

Stavební hmoty budou dodávány na stavbu dle potřeby pro postupnou realizaci stavby. Jednotlivé spotřeby médií a hmot jsou odvislé na zhotoviteli. Staveništní plochy budou využity jako sklad materiálu.

*h) Odvodnění staveniště*

Voda ze staveniště bude přirozeně odtékat.

Před provedením stavby zhotovitel vypracuje a nechá schválit „Havarijní plán“ jež bude stanovovat podmínky realizace stavby.

*i) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu*

Staveniště bude napojeno přímo na stezku pro pěší. Napojení na technickou infrastrukturu během provádění stavby provede zhotovitel dle svých zvyklostí po dohodě s investorem.

*j) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky*

Provádění stavby nebude mít vliv na jiné stavby v okolí.

Stavba se dotkne dočasným zábořem okolních pozemků, které budou po provedení rekonstrukce uvedeny do původního stavu.

*k) Ochrana okolí staveniště, požadavky na související asanace, demolice, kácení*

Okolí staveniště si vyžádá ochranu z důvodů zajištění bezpečnosti. Stavba bude zabezpečena dočasným plotem. V rámci stavby nedojde ke kácení stromů v okolí lávky.

*l) Maximální zábory pro staveniště*

Stavba si vyžádá zábor v ploše 678 m<sup>2</sup>.

*m) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy*

Jedná se o rekonstrukci ve stávajícím umístění. Na rekonstruované lávce bude po dobu rekonstrukce pěší doprava vyloučena.

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

Viz bod 2.3, oddíl Odpadové hospodářství.

*o) Bilance zemních prací*

Nepředpokládáme budování větších deponií zeminy. Vytěžená zemina bude z větší části využita zpětně na místě.

*p) Ochrana životního prostředí při výstavbě*

Vlivy vznikající při výstavbě je třeba eliminovat dodržováním všech předpisů a norem tak, aby stavbou nebyly narušeny přilehlé pozemky, zeleň a komunikace byla vždy očištěna. Podrobněji viz bod 6.

Práce na opravě lávky budou prováděny v souladu s normou ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

*q) Stanovení podmínek při provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví, plán BOZP*

Během realizace stavebních prací je třeba dodržovat všechny platné bezpečnostní předpisy, zejména zákon č. 309/2006 Sb. a nařízení vlády 361/2007 Sb. a podmínky uvedené ve stavebním povolení a v závazném posudku hygienika. Stavební práce budou prováděny v době od 6.00 do 22.00 hodin.

*r) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb*

Výstavbou nebude narušeno bezbariérové užívání jiných staveb.

*s) Zásady pro dopravní inženýrská opatření*

Rekonstrukce lávky bude probíhat za úplné uzavírky provozu pěších na lávce.

*t) Řešení dopravy během výstavby (přístupové trasy, uzavírky, objížďky), opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě*

Rekonstrukce lávky bude probíhat za úplné uzavírky provozu pěších na lávce.

Během osazování nové nosné konstrukce lávky bude muset dojít k výluce na železniční trati pod lávkou. Tato výluka je uvažována na 25.4.2026 od 12:00 do 24:00.

Během rekonstrukce lávky musí být zajištěna bezpečnost drážního provozu. Činností zhotovitele v místě stavby nesmí být ohroženo či narušeno bezpečné provozování drážní dopravy pod lávkou.

*u) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu*

Navržený prostor je na uzavřených částech stezky pro pěší. Staveniště bude předáno dodavateli 14 dní před zahájením stavebních prací. Staveništní plochy budou využity jako sklad materiálu a taktéž jako meziskládka pro vybouraný materiál. Případná vybouraná suť bude rovnoměrně nakládána a okamžitě odvážena na skládku s ekologickou recyklací. Při umístění zařízení staveniště je nutnou postupovat tak, aby nedošlo k zamezení ani omezení přístupu k okolním objektům.

*v) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny*

Investor předpokládá provedení opravy v roce 2026.

Oprava lávky bude z technologického hlediska prováděna za úplného vyloučení provozu. Celková délka opravy lávky je odhadována na 4-5 měsíců, po většinu doby se však předpokládá výroba ocelové konstrukce v dílně zhotovitele.

V první fázi přijedou za obě opěry lávky dva jeřáby (na obě strany železničního zářezu).

Nosnou konstrukci poté doveze do prostoru pod lávkou speciální vlaková souprava daného zhotovitele lávky. Nosná konstrukce bude poté pomocí dvou jeřábů uchycena a uložena na stávající opěry. Po osazení nosné konstrukce odjede speciální vlaková souprava a uvolní tím kolej pod lávkou pro běžnou dopravu. Tímto postupem došlo k instalaci předchozí dřevěné nosné konstrukce lávky, která však kvůli špatnému technickému stavu musela být předčasně odstraněna. Fotografie z montáže této nosné konstrukce jsou přílohou této zprávy.

**Dovoz lávky na místo stavby po železnici a samotné zvedání do finální polohy je naplánováno na 25.4.2026 kdy bude dle informací od SŽ na dotčené trati částečná výluka (v úseku Domažlice - Klenčí). V úseku Domažlice – Česká Kubice správa železnic výluku neplánuje, proto musí budoucí zhotovitel do konce listopadu nahlásit na správě železnic datum 25.4. pro výluku.**

Uvažovaný průběh stavebních prací:


- Příjezd dvou jeřábů za obě opěry
- Uzavření provozu na železniční trati 25.4.2026 – od 12:00
- Příjezd vlakové soupravy zhotovitele s kompletní ocelovou konstrukcí lávky
- Osazení nosné konstrukce lávky na stávající opěry
- Odjezd vlakové soupravy zhotovitele
- Uvolnění železniční trati pro běžnou dopravu 25.4.2026 – do 24:00
- Odjezd jeřábů za opěrami
- Dokončovací práce na lávce, zapojení a spuštění vody do akvaduktu

Vzhledem k rozsahu a náročnosti stavby jsou požadavky na plynulost a koordinovanost práce. Vše si zajistí zhotovitel dle svých zvyklostí. Požadované termíny a kontroly průběhu stavby budou stanoveny v zadávacích podmínkách investora. Staveniště bude řádně označeno informační tabulí dle zásad o provádění staveb.

## **9. Celkové vodohospodářské řešení**

Odvodnění lávky bude řešeno podélným a příčným spádem s odvedením vody pomocí lávkových odvodňovačů do podélného svodu pod mostovkovým plechem a dále přes opěru 2 do potoka náhonu Teplé Bystřice za lávkou.

V Brně, září 2025

  
Vypracoval : Ing. Milan Sedlák

Přílohy:

1. Fotodokumentace osazení NK lávky na opěry v roce 2011



## Fotodokumentace osazení NK lávky na opěry v roce 2011









