

Příloha Smlouvy o dílo:

Požadavky objednatele

Obnova Dvorského mostu přes řeku Ohři v Karlových Varech - výstavba nového mostu

Tyto Požadavky objednatele se vydávají ve smyslu Obecných podmínek pro projektování - výstavbu pozemních a inženýrských staveb projektovaných Zhotovitelem (Žlutá kniha FIDIC).

1 Úvod

Statutární město Karlovy Vary (dále také jako „**SMKV**“ nebo „**Objednatel**“), Moskevská 2035/21, 361 20 Karlovy Vary, IČ:00254657 předkládá investiční záměr na obnovu Dvorského mostu přes řeku Ohři v Karlových Varech. Obnova bude realizována cestou výstavby nového mostu na místě mostu stávajícího, který bude odstraněn.

Půjde o náhradu stávajícího mostu, jehož nosná konstrukce je ve velmi špatném stavebním stavu (zdůvodnění viz bod 6.2.), zcela novým mostem, vč. nového založení, ve stejné poloze jako u mostu stávajícího.

SMKV jako Objednatel sestavil tyto Požadavky objednatele, které technicky (věcně a funkčně) vymezují požadavky na realizaci předmětného investičního záměru, tedy na demolici stávajícího mostu a na výstavbu mostu nového (dále též „**Stavba**“).

V souladu s Obecnými podmínkami pro dodávku technologických zařízení a projektování – výstavbu (dále jen „Obecné podmínky“) musí **Zhotovitel** navrhnout technické řešení a v rámci zadávacího řízení předložit Návrh Zhotovitele – předběžnou projektovou dokumentaci Zhotovitele ve formě a rozsahu minimálně jako STUDIE (ST), dle Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací, ve znění dodatku č. 1 schváleno Ministerstvem dopravy, Odborem pozemních komunikací pod č. j. 66/2018-120-TN ze dne 19. března 2018 s účinností od 1. dubna 2018, a to bodu 3.4 Technická studie.

Vybraný Zhotovitel dopracuje návrh dle STUDIE do stupně Dokumentace pro společné povolení stavby (dále jen „DUSP“) a posléze zajistí Společné (stavební) povolení dle § 94j až 94p stavebního zákona, případně povolení změny stavby před dokončením dle § 118 stavebního zákona, bude-li zapotřebí. Vybraný Zhotovitel v případě potřeby zajistí souhlasy budoucích správců u stavbou dotčených objektů, jejichž budoucím správcem není Objednatel. Pozemky trvalého i dočasného záboru jsou ve vlastnictví Objednatele (SMKV), resp. jsou majetkoprávně vypořádány – viz **příloha 1** Tabulka záborů. Rozšíření záborů stavby, případně využití jiných dalších pozemků nebo objektů pro realizaci stavby si v případě jejich potřeby zajistí budoucí Zhotovitel. Pokud Zhotovitel navrhne zvětšení obvodu stavby (trvalý/dočasný zábor, věčná břemena), zajistí i majetkoprávní vypořádání. Úhradu účelně vynaložených nákladů na majetkoprávní vypořádání ve výši dle platné legislativy uhradí Objednatel na základě výzvy Zhotovitele.

Na základě DUSP zpracuje Zhotovitel Realizační dokumentaci stavby (dále jen „RDS“). DUSP i RDS budou zpracovány v rozsahu dle Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací, ve znění dodatku č. 1 schváleno Ministerstvem dopravy, Odborem pozemních komunikací pod č. j. 66/2018-120-TN ze dne 19. března 2018 s účinností od 1. dubna 2018; a dále dle technických kvalitativních podmínek pro dokumentaci staveb (TKP-D).

Dílo bude realizováno v souladu se Smlouvou o dílo, Obecnými podmínkami, Zvláštními podmínkami a těmito Požadavky objednatele.

Úhrada za odsouhlasené provedené práce bude prováděna po ucelených celcích v souladu s Harmonogramem plateb dle Pod-článku 14.4 Obecných podmínek, který je nedílnou součástí těchto Požadavků objednatel – viz příloha 2.

Zhotovitel je při podání nabídky povinen respektovat tyto Požadavky objednatel, které jsou právně závazné.

2 Obecná ustanovení

Použité normy, předpisy, zákony a vyhlášky:

Při provádění stavebních prací a montáže konstrukcí je nutné postupovat v souladu s právními předpisy a normami platnými v České republice. Jedná se o české technické normy označené zkratkou ČSN a šestimístním číselným označením, nebo zkratkou ČSN EN a pětimístním označením. Normy je možno obdržet na adrese ÚNMZ – Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, Biskupský dvůr 5, 110 02 Praha 1, tel. [REDACTED].

Projektová dokumentace bude zpracována rovněž dle Technických podmínek vydaných a schválených Ministerstvem dopravy ČR, resp. Ministerstvem dopravy a spojů ČR. Tyto technické podmínky jsou označeny zkratkou TP a pořadovým číslem (dvou nebo trojmístným číslem).

Jedním z hlavních předpokladů pro vypracování projektové dokumentace jsou Technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací (dále jen „TKP“), vydané a schválené Ministerstvem dopravy a spojů ČR v roce 1993 se změnami v letech 1994-2018. TP,TKP, atd. jsou dostupné na www.pjpk.cz.

Návrh a realizace stavby budou provedeny dle platných norem a předpisů ČSN EN, ČSN (česká technická norma), TP (technické podmínky), TKP (technické kvalitativní podmínky) s datem účinnosti k základnímu datu podle Obecných podmínek, není-li stanoveno jinak. Dále budou dodrženy předpisy dle politiky jakosti pozemních komunikací (dále PJPK) uvedené <http://www.pjpk.cz/system-jakosti/>. Při zpracování projektové dokumentace bude Zhotovitel postupovat v souladu s Metodickým pokynem Systém jakosti v oboru pozemních komunikací Ministerstva dopravy a dalšími technickými předpisy Ministerstva dopravy.

3 Objednatel

Stávající objekt mostu nese označení ev.č. M-10 (Dvorský most), Karlovy Vary. Most je v majetku statutárního města Karlovy Vary, Moskevská 2035/21, 361 20 Karlovy Vary, IČ: 00254657.

Pozemky trvalého i dočasného záboru jsou majetkoprávně vypořádány – viz odst. 6.3 a příloha 1 Tabulka záborů. Rozšíření záborů stavby, případně využití jiných dalších pozemků pro realizaci stavby si v případě jejich potřeby zajistí budoucí Zhotovitel.

Objednatel poskytuje dodavatelům – uchazečům o zakázku veškeré doklady a podklady získané v rámci přípravy Požadavků objednatel – viz příloha 3 a 4.

4 Zhotovitel

Zhotovitel zpracuje:

1. Projektovou dokumentaci **pro demolici stávajícího mostu** a zajistí inženýrskou činnost k vydání povolení k odstranění stavby. Na základě tohoto povolení provede odstranění stávajícího mostního objektu **SO 001 – Demolice mostu**.
2. Projektovou dokumentaci pro společné povolení stavby (DUSP), jedná se o úplnou projektovou dokumentaci a úplnou a vzájemně bezrozporovou dokladovou část se všemi stanovisky dotčených orgánů státní správy a známých účastníků společného řízení, a s vyřešením jejich

požadavků, a zajistí inženýrskou činnost při společném (územní a stavební) řízení, které provede stavební úřad jako speciální silniční stavební úřad. Po vydání společného povolení provede výstavbu nového mostu. Zhotovitel dále zajistí kladná stanoviska, resp. souhlasy, budoucích správců u objektů, jejichž budoucím správcem není Objednatel.

3. Na základě DUSP zpracuje Zhotovitel RDS. DUSP i RDS budou zpracovány v rozsahu a obsahu dle platných právních předpisů vč. předpisů uvedených v článku 1. a 2. včetně Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací.
4. Zajistí pro Objednatele veškeré doklady nutné ke kolaudaci stavby, včetně DSPS (dokumentace skutečného provedení stavby) a zajistí inženýrskou činnost k úspěšnému vydání kolaudačního souhlasu.

Při výstavbě bude Zhotovitel respektovat veškeré požadavky a povinnosti vyplývající z vyjádření a stanovisek vlastníků inženýrských sítí.

Všechny výše uvedené dokumenty jsou Dokumenty Zhotovitele ve smyslu Pod-článku 5.2 [Dokumenty Zhotovitele] Obecných podmínek.

5 Projektování

Součástí nabídky bude **Návrh Zhotovitele – předběžná projektová dokumentace Zhotovitele ve formě a rozsahu minimálně jako STUDIE (ST)**, dle Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací – dodatek č. 1 schváleno Ministerstvem dopravy, Odborem pozemních komunikací pod č. j. 66/2018-120-TN ze dne 19. března 2018 s účinností od 1. dubna 2018, a to bodu 3.4 Technická studie.

V návrhu bude respektováno rozdělení dle stavebních objektů a jejich číselné značení. Jedná se o:

SO 000 – Objekty přípravy staveniště	
SO 001 – Demolice mostu	SMKV
200 – Mostní objekty a zdi	
SO 201 – Most ev.č. M10 (Dvorský most)	SMKV
400 – Elektro a sdělovací objekty	
SO 401 – Veřejné osvětlení	SMKV
SO 402 – Napájecí kabel pro semaforey v ul. Kpt. Jaroše	SMKV

Objednatel poskytuje dodavatelům dostupné průzkumné, geologické a diagnostické práce, dále geodetické zaměření staveniště a záznamy z předběžných jednání se zástupci státní správy a dotčených orgánů a organizací (viz **čl. 6 – Podklady objednatel**). Zhotovitel je povinen si zajistit veškeré další potřebné podklady, průzkumy, výpočty, zkoušky, posudky, analýzy atd. nezbytné pro realizaci stavby.

Zhotovitel při přípravných a projektových pracích bude využívat výhradně mapové podklady aktuální v čase realizace Díla. Geodetické podklady musí splňovat náležitosti dle právně platných předpisů a musí být ověřeny ÚOZI v souladu s Vyhláškou č. 31/1995 Sb., kterou se provádí zákon č. 200/1994 Sb., o zeměměřičství a o změně a doplnění některých zákonů souvisejících s jeho zavedením, ve znění pozdějších předpisů, § 13 odst. 3.

Zhotovitel dopracuje předběžnou projektovou dokumentaci (STUDII) do stupně DUSP, dle Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací – dodatek č. 1 schváleno Ministerstvem dopravy, Odborem pozemních komunikací pod č. j. 66/2018-120-TN ze dne 19. března 2018 s účinností od 1. dubna 2018; a dále dle technických kvalitativních podmínek pro dokumentaci staveb (TKP-D).

V rámci realizace je Zhotovitel povinen zpracovávat realizační dokumentaci stavby RDS v rozsahu dle Směrnice pro dokumentace staveb pozemních komunikací Ministerstva dopravy, která bude předkládána k odsouhlasení Objednateli v souladu s dokumentem „ZÁSADY zajišťování a projednávání RDS“, který je **přílohou 5** těchto Požadavků objednatel.

Pro archivaci či budoucí potřebu Objednatel bude Zhotovitelem zpracována a Objednateli předána dokumentace skutečného provedení stavby v rozsahu 4 PARÉ a digitální verze v otevřeném (DWG, DOC, XLS apod.) i uzavřeném formátu (PDF).

6 Podklady objednatel

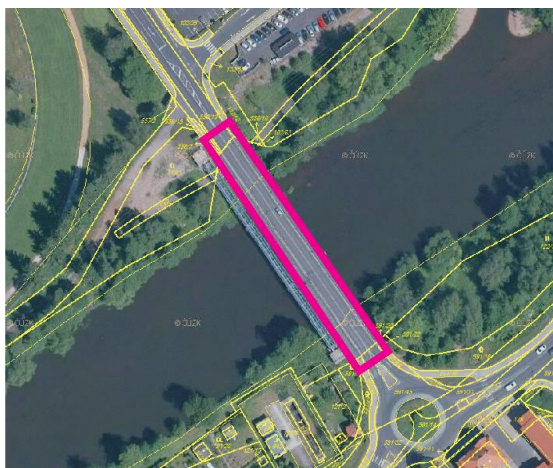
6.1 Úvod

Mostní objekt M-10 tvoří komunikační spojení mezi oběma břehy Ohře v městských částech Karlovy Vary - Dvory a Tuhnice, v lokalitě u dostihového závodiště a nákupní zóny na levém břehu a lokalitě s KV Arénou na pravém břehu. Převádí místní pozemní komunikaci funkční skupiny C (dle ČSN 73 6110) ul. Kpt. Jaroše ve Dvorech směrem k ul. Plzeňské v Tuhnicích. V současnosti je na mostě povolen provoz motorových vozidel (provoz vozidel na mostě omezen tonáží (12 t) a upraven SDZ), pěších a cyklistů. Toto přemostění Ohře je součástí základní sítě místních komunikací města Karlovy Vary.

Založení mostu a spodní stavba (břehové opěry a dva pilíře v korytě) jsou staršího původu (pravděpodobně 1. pol. 20. stol.). Nosná konstrukce mostu: Tři prostá pole o teoretickém rozpětí 3 x 29 m, desková konstrukce šířky 13,50 m, tvořená vždy 9 ks předpjatých prefabrikovaných nosníků I-73/30 (tzv. Ševčík). Celková délka NK je 92 m. Nosná konstrukce vč. stativ je z 80. let 20. stol. Most je ve velmi špatném technickém stavu, který vyžaduje bezodkladné řešení.

Vedle mostu se v těsné blízkosti na návodní straně nachází samostatný ocelový potrubní most v majetku Vodáren a kanalizací K. Vary, a.s., na kterém jsou vedeny inženýrské sítě, zejm. páteřní vodovodní řad. Tento paralelní most byl zrekonstruován v roce 2016.

Obr. 1 Poloha stávajícího mostu



6.2 Diagnostika stávajícího stavu mostu

Obr. 2: Foto stávajícího stavu mostu:



Stávající Dvorský most byl podroben postupně, po jednotlivých částech, diagnostice stavu jeho konstrukcí. (viz dále a., b., c.).

a. V roce 2013 byl proveden **diagnostický průzkum spodní stavby** stávajícího mostu firmou Kancelář stavebního inženýrství s.r.o., Botanická 256, 360 02 Dalovice. Z něj vyplývá: - nedostatečné krytí výztuže, - malá pevnost betonu části diagnostikované spodní stavby (levobřežní opěra), - hloubka karbonatice betonu zasahuje již mělce uloženou ocelovou výztuž, která je již napadena korozí.

b. V 10/2018 byl proveden firmou Horský s.r.o. **stavebně technický průzkum stavu předpětí vodorovné nosné konstrukce mostu**, který podrobně popisuje stav předpínací výztuže na obou krajních mostních polích – pole 1 a pole 3. Dále byl v 07/2019 proveden Doplnkový diagnostický průzkum stavu předpětí nosné konstrukce mostu ev.č. M-10 (Dvorský most).

Z něj vyplývá: Stav předpětí nosné konstrukce je považován za velmi špatný. Provedená zjištění odpovídají výsledkům předchozího průzkumu nosné konstrukce (zpráva D10/18 z 04/2018, Horský s.r.o.). Předpínací výztuž je nedostatečně zainjektována a není tak ochráněna proti korozi. Z výsledků průzkumu je zjevné, že k předpínací výztuži se dostává vlhkost. Spolu s vlhkostí se k systému předpětí nosné konstrukce mohou dostávat i chloridové ionty z chemických rozmrazovacích látek. Stav dutin mezi nosníky je špatný. Do dutin se silněji dostává vlhkost a na nižší straně mostního pole bylo v dutinách dokonce zastíženo velké množství vody. V dutinách dochází k narušení dobetonávek mezi nosníky a ke korozi měkké výztuže nosníků.

c. Provedená **hlavní prohlídka mostu HPM z 7.7.2018** konstatuje: Na základě závěrů z diagnostického průzkumu NK mostu (04/2018) a vzhledem k aktuálnímu rychle se zhoršujícím stavu NK i SS se již nejeví jako účelné a ekonomicky výhodné provádět nějakou větší stavební údržbu mostu za účelem prodloužení jeho zbytkové životnosti. Rovněž případná nákladná částečná rekonstrukce přemostění (min. výměna mostního svršku a izolace + sanace NK a SS) nebude zřejmě schopna dlouhodobě oddálit potřebu zřízení zcela nového přemostění v tomto místě a zajistit požadovanou únosnost dle ČSN EN + zatížitelnost dle ČSN 73 6222. Na základě této HP se jednoznačně doporučuje urychleně připravit kompletní rekonstrukci tohoto přemostění (vč. výměny NK a SS) a stavbu zahájit bezodkladně po dokončení rekonstrukce sousedního přemostění na I/20 (Doubský most) - tj. do 1~2 let.

d. K dispozici je **projektová dokumentace obnovy mostu z roku 1987**. Tato projektová dokumentace řešila výstavbu stávajícího mostu. V rámci přemostění byly zesíleny opěry a založení opěr, bylo vybudováno nové železobetonové stativo na středních podpěrách a byla vybudována nová mostovka z nosníků IS73. Z projektu lze vyčíst, že v rámci oprav mostu nebyly provedené žádné úpravy v založení středních kamenných pilířů, které jsou založeny na dřevěných pilotách a které nesly původní ocelový most.

Na základě výše uvedených údajů a závěrů z diagnostiky je nutné konstatovat, že stavební stav mostu, především jeho vodorovných nosných konstrukcí, ale i spodní stavby, je velmi špatný, a proto je nutné **provést kompletní demolicí jak nosné konstrukce, tak i spodní stavby.**

6.3 Majetkoprávní poměry staveniště

Soupis pozemků, na nichž je umístěn most stávající a na nichž zároveň bude umístěna stavba mostu nového:

k.ú. Tuhnice	druh	vlastník
414/29	vodní p.	ČR - Povodí Ohře, s. p.

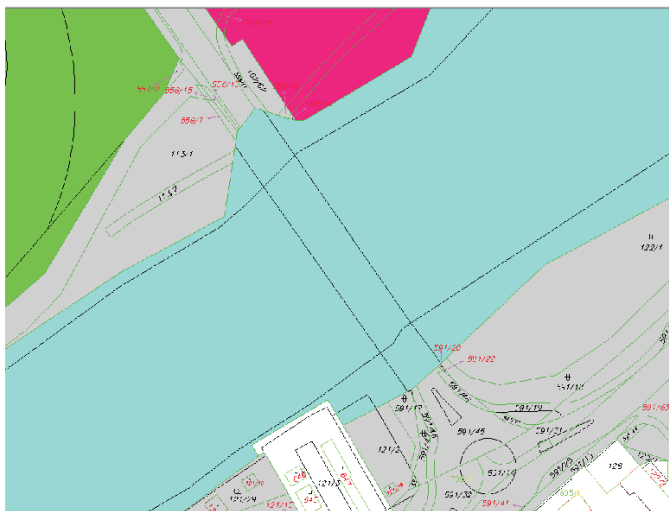
k.ú. Dvory	druh	vlastník
556/1	ost.pl.	SMKV
556/11	ost.pl.	SMKV
102/62	ost.pl.	SMKV
556/13	ost.pl.	SMKV
556/7	ost.pl.	SMKV
556/12	ost.pl.	SMKV

Zábory: Zařízení staveniště se předpokládá na pozemcích SMKV a ČR, Povodí Ohře, s. p., se kterým Objednatel uzavřel nájemní smlouvu, jejímž předmětem je nájem části pozemku p.č. 414/29 v k.ú. Tuhnice v rozsahu předpokládaného trvalého a dočasného zaboru za účelem provedení obnovy Dvorského mostu přes řeku Ohři v Karlových Varech. Po vydání kolaudačního souhlasu ke stavbě bude po zaměření geometrickým plánem část pozemku p.č. 414/29 v k.ú. Tuhnice zatížena služebností.

V případě změn (rozšíření) trvalých zaborů nebo dočasných zaborů na základě následného projektu vyřídí náležitosti spojené s právním obstaráním nutných zaborů Zhotovitel.

Dále Objednatel se společností Vodárny a kanalizace Karlovy Vary, a. s. uzavřel smlouvu o výpůjčce za účelem provedení dočasné konverze potrubního mostu v blízkosti Dvorského mostu na lávku pro pěší (viz odst. 8.4 tohoto dokumentu).

Obr. 3: Mapa majetkoprávní poměry



Obr. 4: Poloha stávajícího mostu vč. jeho podpěr, a zároveň orientační umístění podpěr mostu nového (trvalé zábory):



6.4 Inženýrské sítě

Byla prověřena existence stávajících inženýrských sítí, se závěry níže uvedenými.

Elektroenergetické kabelové sítě (ČEZ Distribuce, a.s.): V blízkosti staveniště se nachází VN vedení 22 kV, uložené na technologické lávce. Stavbou nebude dotčeno. V tělese stávajícího mostu se nenachází žádné zařízení v majetku ČEZ Distribuce, a.s. Na levém břehu je umístěno vzdušné vedení VN.

Teplofikace: Nejsou.

Vodovody a kanalizace: Páteční vodovod je veden po technologické lávce, a dále přes komunikaci na Tuhnickém břehu. Kanalizace je situována pode dnem toku ve vzdálenosti cca 25m od návodní hrany mostu proti toku. VaK má další projektový záměr na kanalizaci v oblasti kruhové křižovatky na Tuhnickém břehu. K dotčení pravděpodobně nedojde.

Sdělovací kabelové sítě:

TelcoProServices: sdělovací kabely vedené po technologické lávce a v místě Tuhnického předpolí mostu. Za předpokladu dodržení půdorysu dle tohoto zadání nebudou stavbou dotčeny.

Vojenský kabel (AKIS MOČR): je veden po technologické lávce a přes komunikaci na pravém břehu. ***Bude pravděpodobně nutná lokální přeložka nebo ochrana stávajícího vedení (např. zapažením stavební jámy).***

ČEZ ICT Services: nemá v zájmovém prostoru sdělovací kabely.

Plynovody: Stavbou bude dotčen NTL plynovod na Tuhnickém předpolí mostu. Bude pravděpodobně nutná lokální přeložka nebo ochrana stávajícího vedení (např. zapažením stavební jámy). Plynovod vedený pode dnem řeky nesmí být dotčen – **pokud dojde k poškození plynovodu vedeného pode dnem řeky při demolici mostu prováděné Zhotovitelem, nese tento odpovědnost za způsobenou škodu.**

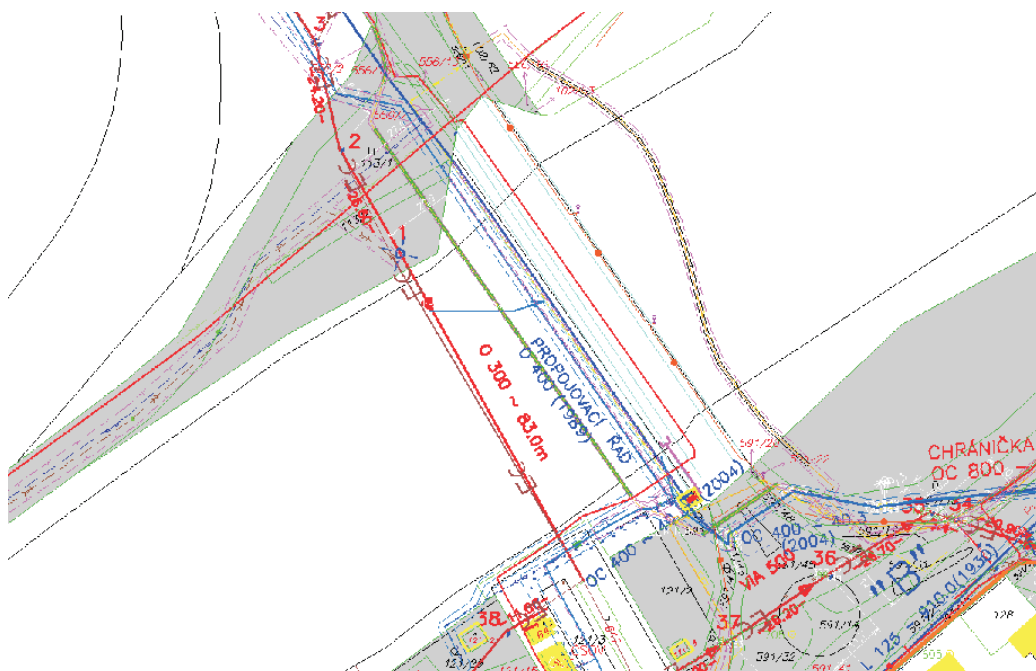
Napájecí kabel pro semaforey: V římse mostu na návodní straně je umístěn napájecí kabel pro semaforey na ul. kpt. Jaroše. **Provoz SSZ musí být zachován**, a tudíž tento kabel bude provizorně přeložen na lávku pro pěší.

Veřejné osvětlení: V římse mostu na povodní straně je umístěn silový kabel VO.

Stávající inženýrské sítě, které budou dotčeny stavbou, jsou:

1. Sdělovací kabel AKIS MOČR,
2. NTL plynovod na pravém břehu.
3. Napájecí kabel pro semaforey v ul. kpt. Jaroše
4. Vedení VO

Obr. 4: Mapka stávajících inženýrských sítí



6.5 Existující a pořízené technické podklady ke stávajícímu Dvorskému mostu

Objednatel má k dispozici Digitální technickou mapu města, jako základní polohopisný mapový podklad a geodetické zaměření staveniště (Ing. Tomandlová – 03/2020).

Výčet Technických podkladů, které má Objednatel k dispozici:

1. Projektová dokumentace – Most přes řeku Ohři v ulici kpt. Jaroše v Karlových Varech - SSaŽ Praha -06/1987
2. Zpráva č. D 10/18 - stavebně technický průzkum stavu předpětí nosné konstrukce mostu ev.č. M-10 (Dvorskýmost) - Horský s.r.o., Klánovická 286/12, 194 00 Praha, 04/2018
3. HPM M-10 (7.7.2018, Ryjáček Pavel, Ing.)
4. Zpráva č. D 25/19 - Doplnková diagnostický průzkum stavu předpětí nosné konstrukce mostu ev.č. M-10(Dvorský most) - Horský s.r.o., Klánovická 286/12, 194 00 Praha, 07/2019
5. Diagnostický průzkum spodní stavby Most M10 - Kancelář stavebního inženýrství s. r.o., Botanická 256,360 02 Dalovice, 07/2013
6. Ing. R. Toman: "Technicko - ekonomické posouzení přemostění řeky Ohře – most M10", 12/2019
7. Ing. J. Černý: Posouzení stavu Dvorského mostu a doporučení, 12/2019
8. RNDr. T. Vylita, PhD.: Rešerše a posouzení základových poměrů

9. Ing. J Štěrbá - Geotechnické poměry a doporučení pro projekt, 03/2020
10. Geodetické zaměření staveniště (Ing. Tomandlová – 03/2020)
11. Stanoviska správců k existenci sítí a k podmínkám výstavby ve styku se sítěmi.
12. Ing. Michal Drahorád, Ph.D. - Dočasná konverze stávající technologické lávky na lávku pro pěší.

7 Staveniště a zařízení staveniště

Staveniště se nachází v Karlových Varech v místě stávajícího mostu přes Ohři u OC Variáda. Objednatel vyhradil pro zařízení staveniště pozemky na levém břehu řeky Ohře. Jedná se zejména o pozemek p.č. 113/1 v k.ú. Dvory. Dále je možné využít (po provedení DIO a uzavření mostu) uzavřenou komunikaci na levém břehu na p.p.č. 556/1 a přilehlé pozemky v majetku Objednavatele.

Zařízení staveniště bude Zhotovitelem umístěno částečně v aktivní zóně záplavového území. Toto bude zapracováno do povodňového plánu stavby, který bude před zahájením stavebních prací odsouhlasen Povodím Ohře, s.p.

Stavbou nebude dotčen vjezd na parkoviště k OC Variáda.

Stavbou nebudou dotčeny pozemky ve vlastnictví **EPG Varyáda Karlovy Vary s.r.o., náměstí Republiky 1078/1, Nové Město, 11000 Praha 1.**

Pro tým Správce stavby Objednatel požaduje umístit na ZS dvě stavební buňky vybavené nábytkem pro 4 osoby (stoly, židle a skříně).

8 SO 100 – Objekty pozemních komunikací

8.1 Obecně

Silniční komunikace je dle ČSN 73 6110 čl. 5.1.2 zařazena do funkční skupiny **C - obslužné, s funkcí obslužnou.**

8.2 Konstrukce vozovky

Konstrukce vozovky bude navržena minimálně na očekávanou TDZ II a NUP D0, vše dle TP 170. Konstrukce vozovky na mostě bude **třívrstvá**, navržena v souladu s ČSN 73 6242, konstrukce vozovky mimo most bude obecně navržena podle TP 170 a ČSN EN 13 108. obrusná a ložní vrstva vozovky bude navržena s modifikovaným asfaltem. Tato uvedená specifikace je závazná a Zhotovitel se od ní nesmí odchýlit.

8.3 Dopravní značení

VDZ bude navrženo a provedeno v barvě s tím, že rok po uvedení do provozu bude toto provedeno **v plastu.**

8.4 Dopravně - inženýrské opatření (DIO)

Po mostě je veden jak provoz pěších, tak i silniční provoz.

Vedle mostu se v těsné blízkosti na návodní straně nachází samostatný ocelový potrubní most v majetku Vodáren a kanalizací K. Vary, a.s., na kterém jsou vedeny inženýrské sítě, zejm. páteřní vodovodní řad. Tento paralelní most byl zrekonstruován v roce 2016.

V rámci přípravných prací byl proveden přepočít stávajícího potrubního mostu a byla uzavřena smlouva s majitelem (Vodárny a kanalizace K. Vary, a.s.) s tím, že tento most bude sloužit pro vedení pěšího provozu při výstavbě nového mostu. Zhotovitel provede v rámci stavby taková opatření, aby

nebyl ohrožen pěší provoz. **Samostatná úprava trubního mostu na lávku pro pěší bude činností Zhotovitele včetně provedení bezpečného přístupu na lávku.** Tento požadavek je pro Zhotovitele závazný.

DIO - objízdné trasy, vč. opatření na cyklostezce pod mostem do doby zprovoznění stavby zajišťuje **Zhotovitel**, stejně jako dopravní značení pro vodáky.

Veškeré změny DIO související s uvedením stavby do provozu + např. vjezdy/výjezdy ze Staveniště, atd. zajišťuje a za jejich zajištění nese odpovědnost Zhotovitel vč. všech souhlasů a povolení.

V rámci dopravně inženýrského opatření je požadována úprava trubního mostu na lávku pro pěší, včetně provedení bezpečného přístupu na lávku. Úprava lávky pro pěší musí být provedena jako bezbariérová.

9 **SO 200 – Mostní objekty a zdi**

9.1 **Požadavky objednatele – závazná část, od které není možné se odchýlit**

Návrh mostních objektů bude dle platných norem a předpisů ČSN EN, ČSN (česká technická norma), TNI (technická normalizační informace), TKP (technické kvalitativní podmínky), TP (technické podmínky), VL (vzorové listy staveb pozemních komunikací), Systém jakosti v oboru pozemních komunikací (SJ-PK) MD ČR a dalších požadavků Objednatele.

Dále:

- Bude navržen nový mostní objekt.
- Prostorové uspořádání – dle ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů.
- Zatížitelnost $V_n=32$ t; $V_r=80$ t a $V_e=196$ t dle ČSN 73 6222.
- Délka přemostění **nesmí** být zkrácena.
- Šířka vozovky na mostě (mezi obrubami) bude stejná, jako je na stávajícím mostě a to 8,00 m.
- **Nezmenší** se průtočný profil řeky Ohře v místě nového mostu – viz vyjádření Povodí Ohře, s.p. ze dne 24.9.2019 č.j. POH/44705/2019-2/032100.
- Šířka pilířů bude minimalizována. Budou provedeny nečleněné subtilní podpěry hydraulicky vhodného tvaru do místa stávajících pilířů. Umístění nových pilířů bude provedeno co nejdále od pilíře potrubního mostu, tedy tak, že tyto budou v zákrytu a **NEBUDOU** spojeny. Tvar pilířů bude odsouhlasen správcem toku.
- Spodní okraj mostovky nového mostu nebude umístěn níže, než je spodní okraj mostovky stávajícího mostu. Při průtoku Q_{100} (dle studie 556 m³/s) dosáhne hladina vody úrovně 374,95 m n. m.
- Projektem bude doloženo, že ve výsledku ani v jednotlivých fázích výstavby nedojde k významnému zhoršení odtokových poměrů, čemuž bude přizpůsoben technologický postup stavby. Období jarních zvýšených průtoků není vhodné pro intenzivní výstavbu v korytě.
- Žádné prvky stavby (případné inženýrské sítě apod.) nebudou zasahovat do průtočného profilu mostu.
- Potrubní lávka bude po celou dobu stavby (tj. od data zahájení prací až do předání stavby) využívána pro pohyb chodců. Výstavbou mostu se nezasáhne do stávající cyklostezky pod mostem. Tento požadavek nezasáhnout do stávající cyklostezky pod mostem může být časově omezen dle možností stavby (není zřejmě reálné tento požadavek splnit po celou dobu výstavby).
- Demolice stávajícího mostu bude Zhotovitelem vedena zodpovědně, bez shazování sutí do koryta. Suť bude obratem po demolici odvážena Zhotovitelem.
- Zásadní je otázka **bezpečnosti vodáků**, kteří užívají zejména levou stranu řečiště ve směru toku. Budou provedena bezpečnostní opatření tak, aby tento provoz nebyl omezen v době vodácké sezony (provedení příslušných bezpečnostních opatření) s podmínkou odsouhlasení Státní plavební správou.

- Součástí stavby bude provedení opevnění levého i pravého břehu pod mostovkou, břeh je nyní poškozen erozí.

9.2 Směrové / výškové řešení

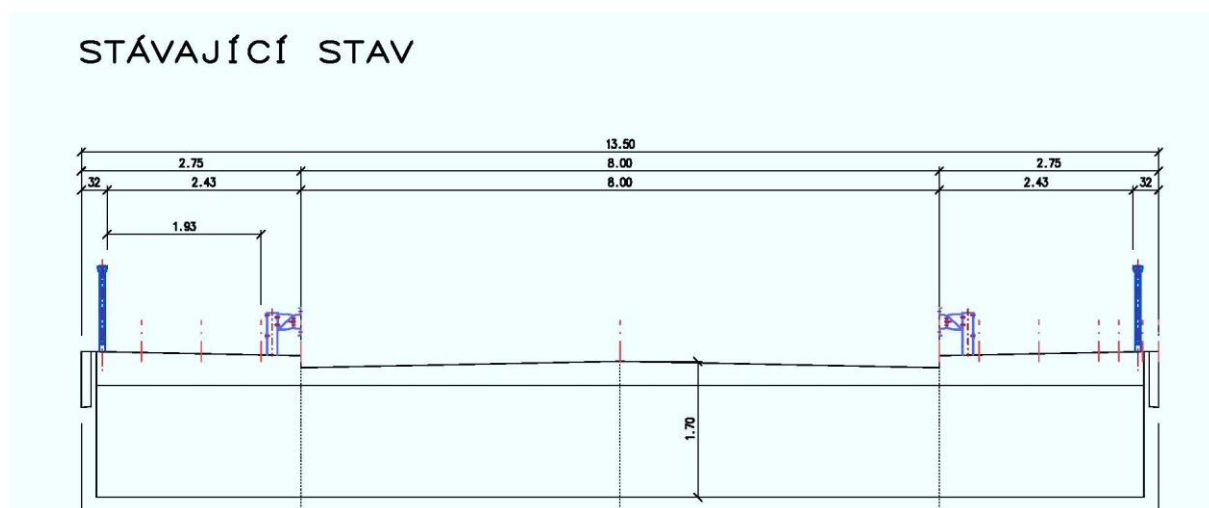
Vozovka a chodníky na novém mostě budou napojeny na komunikace na předpolích. Objednatel připouští vedení nivelety na mostě ve vrcholovém oblouku s tím, že spodní hrana NK nebude níže než je uvedeno ve vyjádření Povodí Ohře, s.p.

9.3 Šířkové uspořádání

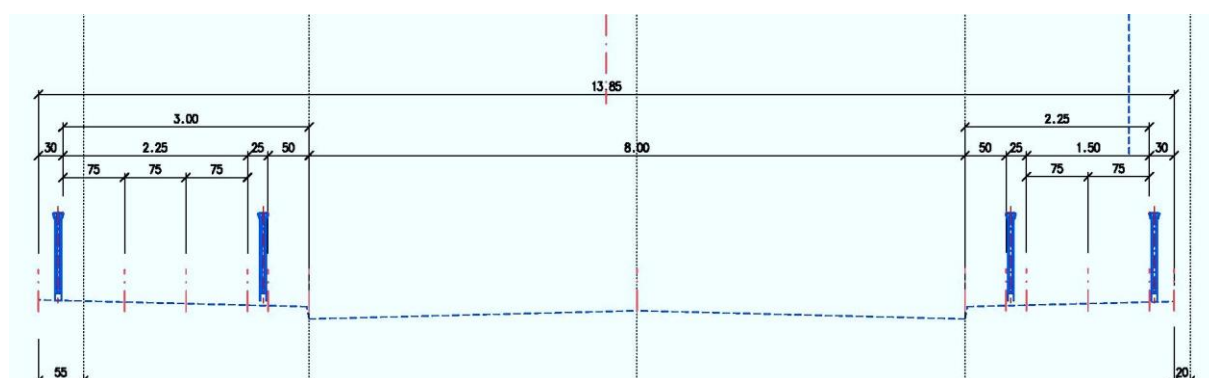
Šířkové uspořádání musí respektovat náležitosti ČSN 73 6101, 73 6102, ČSN 73 6110 a prostorové upořádání podle ČSN 73 6201.

Šířka vozovky na mostě (mezi obrubami) bude stejná, jako je na stávajícím mostě a to 8,00 m.

Na mostě budou situovány chodníky pro pěší a to na návodní straně 2x0,75m a na povodní straně (přístup ke KV Areně) 3*0,75m. Pěší provoz bude oddělen od komunikace zábradlím.



NOVÝ STAV



9.4 Konstrukce vozovky

Konstrukce vozovky bude navržena minimálně na očekávanou TDZ II a NUP D0, vše dle TP 170. Konstrukce vozovky na mostě bude **třívrstvá** navržena v souladu s ČSN 73 6242, konstrukce vozovky

mimo most bude obecně navržena podle TP 170 a ČSN EN 13 108. Obrusná a ložní vrstva vozovky bude navržena s modifikovaným asfaltem.

9.5 Prostorové uspořádání

Prostorové uspořádání mostu přes řeku Ohři musí odpovídat požadavkům Povodí Ohře, s.p. vyjádřeným ve stanovisku POH/4 /0321000 ze dne 7.10.2019 (viz dokladová část), návrhová hladina při Q 100 je 374,95 m n. m. Pripouští se situování mezilehlých nečleněných subtilních podpěr hydraulicky vhodného tvaru do míst stávajících pilířů.

Délka přemostění musí být zachována – nesmí být zmenšena.

V místě křížení s cyklostezkou je třeba dodržet výšku podjezdu min. 2,50 m.

9.6 Protikorozi ochrana ocelových konstrukcí

V souladu s TKP - kapitola 19B, Příloha 19B.P7 Tabulka I je požadován pro hlavní nosné ocelové části mostu (hlavní nosný systém, příčníky, podélníky atd.) ochranný povlak I A + I speciál, tedy kombinovaný systém s žárovým nástřikem povlaku zinkem nebo směsí kovů (ZnAl15).

9.7 Základy

Založení mostu bude provedeno hlubinné z velkopřůměrových pilot. Základy středních pilířů a trvalé štětovnice nesmí v konečném stavu vyčnívat nad dno řeky. Na základě geotechnických parametrů základové půdy je možné opěry založit plošně. Při zakládání mostu je nutné akceptovat vyjádření ČIL ze dne 15.3.2020: „Projektová dokumentace musí respektovat hloubkové limity plošných (cca 367 m n. m.) a bodových zásahů (cca 350 m n. m.) v rámci zakládání stavby mostu nebo zemních prací, viz posudek geologických poměrů vypracovaném RNDr. T. Vylitou, AGUAS CF, s.r.o., 01/2020.“

V případě potřeby překročení těchto limitů musí Zhotovitel zajistit příslušné veřejnoprávní souhlasy.

Základy středních pilířů a trvalé štětovnice nesmí v konečném stavu vyčnívat nad dno řeky.

9.8 Přejímová oblast

Přejímová oblast bude navržena s přejímovou deskou. Dále bude navržena těsnící folie ve vrstvě šterkopísku. Oblast pod těsnící folií bude navržena jako zásyp za opěrou dle čl. 5.4 ČSN 73 6244.

9.9 Ložiska

Na pilířích bude provedeno bezložiskové uložení (vetknutí nebo vrubový kloub). Ložiska na opěrách budou navržena hrncová nebo kalotová (v co nejmenším počtu), pro zatížení přes 10 MN pouze kalotová. Objednatel připouští i provedení integrovaného mostu.

9.10 Chodníky

Povrch chodníků bude betonový opatřený příčnou striáží, která bude ochráněna transparentním hydrofobní impregnací, s garantovaným biocidním účinkem.

9.11 Římsy

Římsy budou provedeny monolitické, použití lícových betonových prefabrikátů není povoleno. Minimální třída betonu římsy je **C30/37-XF4**. Povrch říms bude ochráněn transparentním hydrofobní impregnací, s garantovaným biocidním účinkem.

9.12 Chráničky

V římsách budou osazeny vždy dvě rezervní chráničky DN100mm s protahovacím drátem, na koncích zavíčkované.

9.13 Zádržný systém

Se svodidly na mostě se nepočítá, jedná se o most na MK s rychlostí vozidel do 60km/hod a příčné uspořádání je s oboustrannými chodníky a odraznými obrubami. Ochrana chodců na chodníku bude zajištěna pomocí ochranného zábradlí s výplní omezující ostřík chodců.

Vnější zábradlí bude stejného typu jako je zábradlí na mostě ev.č. 20-001.



9.14 Mostní závěry

Budou osazeny pouze na opěrách (pokud nebude zvolena varianta integrovaného mostu) dle **TP86 s jednoduchým těsněním spáry** a se **sníženou hlučností** (čl. 1.5.8 a 4.2.12 TP86).

10 SO 400 Veřejné osvětlení

Na mostě bude osazeno na povodní straně veřejné osvětlení (VO) s níže uvedenými požadavky:

1. Projekt VO bude odsouhlasen Technickým odborem MMKV.
2. Intenzita VO bude odpovídat pro kategorii **C** této místní komunikace.
3. Budou osazena standardní stožárová LED svítidla (typová, nikoli atyp) – stejná jako na mostě ev.č. 20-001 (Most přes Ohři na silnici I/20 v Doubí) vzdálený cca 1,75km proti toku Ohře.



4. Umístění stožárů s výložníkem bude provedeno v ose pilířů a nad břehovými opěrami (přechody pro chodce).

5. Stožáry VO nebudou umístěny v profilu chodníku. Umístění stožárů bude za zábradlím.



6. Kotvení stožáru bude bezúdržbové a staticky v robustním provedení.
7. Stožárová dvířka budou přístupná z chodníku.
8. Ze stožáru 21/5 se položí nový kabel do stožáru 21/6.
9. Ze stožáru 21/7, položit nový kabel do stožáru 91/1 (nezapojovat, rezerva).

Na návodní straně bude opětovně do chráničky v římse uložen napájecí kabel pro semaforey v ul. Kpt. Jaroše.

11 Technické požadavky ze stanovisek dotčených subjektů

Objednatel v rámci přípravy zadávací dokumentace opatřil vyjádření těchto správců sítí, jejichž podmínky jsou součástí zadávací dokumentace:

- 1) ČEZ Distribuce, a.s.** ze dne 6.1.2020 pod č.j. 013/1106953539 – vyjádření nemá platnost
- Zařízení v majetku ČEZ Distribuce, a.s. je umístěné na lávce vedle Doubského mostu M – 10. Jedná se o kabelové vedení vysokého napětí (22kV). V mostě se nenachází žádné zařízení v majetku ČEZ Distribuce, a.s.
 - V blízkosti mostu se nachází venkovní vedení vysokého napětí, které má ochranné pásmo:
 - a) Ochranné pásmo stávajícího nadzemního vedení je souvislý prostor vymezený svislými rovinami, vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti změřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na obě strany u stávajícího vedení VN s holými vodiči AlFe 7 metrů.
 - b) Ochranné pásmo vedení VN je podle § 46 odst. 8 a 10 zakázáno:
 - Zřizovat bez souhlasu vlastníka těchto zařízení stavby či umísťovat konstrukce a jiná podobná zařízení, jakož i uskláňovat hořlavé a výbušné látky.
 - Provádět bez souhlasu vlastníka zemní práce.
 - Provádět činnosti, které by mohly ohrozit spolehlivost a bezpečnost provozu těchto zařízení nebo ohrozit život, zdraví či majetek osob.
 - Provádět činnosti, které by znemožňovaly nebo podstatně znesnadňovaly přístup k těmto zařízením.
 - Vysazovat trvalé porosty a přejíždět vedení těžkými mechanismy.
 - U zemních prací je potřeba zejména dbát u podzemního vedení na zákaz používání mechanizačních prostředků v celém ochranném pásmu (1 metr od krajního kabelu na obě strany).
 - V přímé souvislosti s činností nedojde k ohrožení života, zdraví nebo bezpečnosti osob.
- 2) Telco Pro Services, a.s.** ze dne 18.12.2019 pod č.j. 0201004689 – vyjádření má platnost do 18.12.2020
- Dle vyjádření dojde ke střetu stavby s podzemní sítí komunikačního vedení.

- Součástí vyjádření jsou situační výkresy s průběhem trasy komunikačního vedení ve správě Telco Pro Services, a.s.
- Pokud je předpoklad, že stavební nebo jiná pracovní činnost zasáhne do ochranného pásma podzemního komunikačního vedení, je povinnost stavebníka objednat si vytyčení polohy podzemního komunikačního vedení nebo zařízení u Telco Pro Services a.s. 15 dnů před zahájením stavebních prací na adrese geoportal.telcoproservices@cez.cz nebo na lince 910 70 70 70.
- Po vytyčení podzemního komunikačního vedení bude žadateli předán „Protokol o vytyčení“, jehož součástí je „Souhlas s činností v ochranném pásmu“ podzemního telekomunikačního vedení.
- Jestliže uvažovaná stavba vyvolá potřebu dílčí změny trasy komunikačního vedení nebo přemístění některých prvků komunikačního zařízení, je nutné včas společnost Telco Pro Services, a.s. požádat o písemný souhlas a o informaci k dalšímu postupu.
- Společnost Telco Pro Services upozorňuje, že v zájmovém území se může nacházet taktéž jiné zařízení, které není v jejich majetku.
- Součástí výše uvedeného vyjádření jsou podmínky pro provádění zemních prací v blízkosti komunikačního vedení společnosti Telco Pro Services, a.s., které musí stavebník dodržet.

3) ČEZ ICT Services, a.s. ze dne 18.12.2019 pod č.j. 0700145245 – vyjádření má platnost do 18.12.2020

- V zájmovém území stavby se nenachází komunikační zařízení v majetku společnosti ČEZ ICT Services, a.s.

4) GasNet, s.r.o. ze dne 17.12.2019 – vyjádření nemá platnost

- V lokalitě obnovy Dvorského mostu M-10 provozujeme nízkotlaký plynovod, který křížuje vozovku a nízkotlaký plynovod, který přechází řeku Ohři. Ten je uložený v chrániče pod dnem řeky. Všechna naše zařízení při obnově mostu budete muset respektovat, jejich rekonstrukci neplánujeme.
- Zpracovatel projektové dokumentace standardně zažádá o vyjádření k projektové dokumentaci.
- Součástí vyjádření je zakres plynovodů v místě stavby.

5) Karel Holoubek a.s. – Trade Group a.s. – odštěpný závod Teplárna Karlovy Vary ze dne 13.12.2019 – vyjádření nemá platnost.

- V zájmovém území stavby se nenachází žádné zařízení ve správě Karel Holoubek a.s. – Trade Group a.s.
- Součástí vyjádření by měla být potvrzená příloha. Příloha není součástí podkladů.

6) Agentura komunikačních a informačních systémů Praha ze dne 8.1.2020 pod č.j. MO 373953/2020-3255 – vyjádření nemá platnost

- Řešeným územím prochází podzemní telekomunikační vedení vojenské správy, jehož orientační průběh je vyznačen na přiloženém situačním plánu a dojde ke kolizi posuzované stavby s tímto kabelem.
- Souběhy a křížení s podzemním vedením musí být provedeny podle souvisejících předpisů, zejména podle ČSN 73 6005, 73 6133, 33 4050 a dalších technických předpisů a norem.
- Při obnažení musí být podzemní vedení chráněno před poškozením. Stavebník zajistí prokazatelné seznámení osob pracujících v kolizním prostoru s průběhem podzemního telekomunikačního vedení a s podmínkami vydanými pověřeným orgánem AČR k jeho

ochraně. Polohu podzemního vedení vyznačí stavebník v celém prostoru staveniště a po celou dobu stavby bude toto vyznačení udržovat v nezměněném stavu.

- Podzemní telekomunikační vedení je nutno chránit před prověšením podložením do žlabů nebo na betonovou desku a jeho překrytím v celé délce výkopu betonovou deskou či jiným prefabrikátem nebo obedněním. Podzemní vedení je nutno chránit i před přístupem nepovolané osoby a případné poškození okamžitě telefonicky hlásit správci podzemního vedení (VÚ 3255 Žatec kpt. Ing. Peter Kulcsár, č. tel. [REDACTED]). Dodavatelská firma nebo investor jsou dále povinni dle pokynů správce vedení neprodleně zajistit opravu u odborného montážního podniku. Veškeré zemní práce v kolizním prostoru, tj. minimálně 1,5 metru na obě strany telekomunikačního vedení, budou prováděny ručně s největší opatrností, osoby pracující v tomto prostoru musí být pod stálým dozorem odpovědného pracovníka dodavatelské firmy nebo investora. Vykopaná zemina nesmí být ukládána do prostoru průběhu podzemního vedení. Před záhozem výkopu bude podzemní vedení uloženo do řádně zhutněného pískového lože. V rámci uložení a záhozu podzemního vedení budou dodrženy příslušné technické normy a to především s ohledem na dodržení hloubky uložení, cihlování, instalace výstražné fólie, apod.
- V Ochranném pásmu 1,5 m na obě strany od osy telekomunikačního vedení platí zákaz jakýchkoliv staveb a provádění skládek, výsadbu stromů provádět 2 m od osy kabelu. Dále je v prostoru ochranného pásma kabelu zakázán pojezd těžké stavební techniky. Před záhozem výkopů požádá investor nebo dodavatelský podnik správce podzemního vedení a provedení kontroly. Výsledek kontroly je nutno zachytit v zápisu, který bude obsahovat i digitální fotodokumentaci výkopů před a po záhozu. Jeden výtisk zápisu dostane dodavatelský podnik nebo investor, druhý správce podzemního vedení. Tento zápis předloží stavebník v rámci závěrečné kontrolní prohlídky stavby. Zároveň si VÚ 3255 Praha vyhrazuje právo provádět v rámci stavby kontroly dodržování zde stanovených podmínek.
- Před zahájením stavby, která se dotkne zakresleného prostoru, je nutno si vyžádat minimálně 14 dní před započítáním zemních prací vytyčení kabelu jeho provozovatelem (VÚ 3255 Praha, Ing. Libor Macháček č. tel. [REDACTED]), který stanoví konkrétní podmínky jeho ochrany (viz Zákon č. 127/2005 Sb., § 102) tak, aby nebyla narušena jeho provozuschopnost. Provozovatel podzemního vedení má právo tyto podmínky pozměnit nebo doplnit dalšími. Prostředky k vytyčení (barva, sprej, kolíky apod.) a jeden výtisk projektové dokumentace zajistí k vytyčení v terénu žadatel.
- Tyto podmínky musí být uvedeny v projektu a ve stavebním deníku a musí s nimi být seznámeni odpovědní pracovníci dodavatelské firmy a investora.
- Organizační složkou MO ČR oprávněnou vydávat souhrnná stanoviska za resort MO (Ministerstva obrany) jako podklady k řízením v působnosti stavebního zákona je Sekce nakládání majetkem MO se sídlem Tychonova 1, Praha 6, 160 00. Svoji žádost o vydání stanoviska pro potřeby vydání ohlášení stavby, územního nebo stavebního řízení směřujte výhradně na tuto složku.
- Zákres sítě je součástí vyjádření.

7) Vodárny a kanalizace Karlovy Vary, a.s. ze dne 09.01.2020 pod č.j. 10243/220/19/Ko-18

- Polohu zařízení je nutno upřesnit vytyčením přímo na místě. Přesné vytyčení zajistí provoz vodovodů (p. Horváth, tel.: [REDACTED] email: [REDACTED]) a kanalizací (p. Dietl, tel.: [REDACTED] email: [REDACTED]).
- Při průběhu a křížení se stávajícími sítěmi ve správě Vodáren a kanalizací Karlovy Vary, a.s. požadujeme respektovat ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení.
- Upozorňujeme na ochranné pásmo vodovodu a kanalizace, které je min. 1,5 m od líce potrubí na obě strany (u potrubí do prům. 500 mm) a min. 2,5 od líce potrubí na obě stany (u potrubí nad prům. 500 mm). U potrubí o průměru nad 200 mm včetně, jehož dno je

uloženo v hloubce větší než 2,5 m pro upraveným povrchem, se vzdálenosti od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.

- Ve výhledu se uvažuje v místě kruhového objezdu s výstavbou kanalizačního výtlaku a vodovodního potrubí LT 500. Požadujeme, aby naše plánovaná vedení byla zohledněna ve Vaší projektové dokumentaci.
- Jsme připraveni naše záměry koordinovat s rekonstrukcí Dvorského mostu.
- V příloze Vám zasíláme výřezy koordinačních situací s plánovanou výstavbou. Podrobnější podklady budou na Váš podnět předány projektantovi.
- Projektovou dokumentaci požadujeme předložit na Vodakvu k odsouhlasení.
- Zákres sítě je nedílnou součástí vyjádření.

Objednatel v rámci přípravy zadávací dokumentace opatřil vyjádření **Povodí Ohře, s.p.**, viz též záznam z jednání ze dne 26.2.2020, který obsahuje následující podmínky nebo doporučení pro zadávací dokumentaci:

- K prvotním informacím k záměru bylo vydáno stanovisko Povodí Ohře ze dne 7.10.2019, které není součástí podkladů. Zde se m. j. uvádí, že stávající most s dispozicí o 3 konstrukčních polích se 2 pilíři v korytě vodního toku a ani navržená výstavba nového mostu se stejnou dispozicí není z hlediska vlivu na odtokové poměry při povodňových průtocích (způsobené zvýšení hladiny vody) v intravilánu optimální. Navržené řešení není vhodné ani s ohledem na pohyb pláví a spláví.
- Zástupci Povodí Ohře zdůraznili problematičnost průběhu vodního toku na území intravilánu města, kde je společným veřejným zájmem vytvářet optimální podmínky k minimalizaci důsledků povodňových stavů. U mostů je vždy snaha snižovat počet podpor. Vznegli dotazy ohledně případné možnosti řešit hydraulicky vhodnější dispozici mostu. Přitom za hydraulicky nejvhodnější dispozici nepovažují např. dvupolový most s jednou podpěrou v ose koryta. Byla též zmíněna případná možnost sloučení mostu a lávky do 1 tělesa.
- Podmínky pro nový most by z hlediska Povodí měly být cca tyto: Nový mostem nesmí dojít ke zmenšení průtočného profilu řeky. Šířka pilířů má být minimalizována. Důležitá pro odtok je též vhodná konfigurace břehových partií terénu a nepřítomnost překážek. Žádné prvky stavby (případné inženýrské sítě apod.) nebudou zasahovat do průtočného profilu mostu.
- Spodní okraj mostovky nového mostu nebude umístěn níže, než je spodní okraj mostovky stávajícího mostu (předpokládáme její navýšení při zachování nivelety vozovky na mostě i na nájezdech). Stavební scelení pilířů mostu s pilíři lávky není nutné, z hydraulického hlediska je spíše nevhodné. Doporučuje se v rámci výstavby nového mostu uvažovat do budoucna s možností přesunutí vodovodu na nový most.
- Projektem bude doloženo, že ve výsledku ani v jednotlivých fázích výstavby nedojde k významnému zhoršení odtokových poměrů, čemuž bude přizpůsoben technologický postup stavby. Období jarních zvýšených průtoků není vhodné pro intenzivní výstavby v korytě. Zařízení staveniště se doporučuje umístit mimo záplavové území. Toto bude zapracováno do povodňového plánu výstavby.
- Demolice stávajícího mostu má být vedena zodpovědně, bez shazování sutí do koryta. Zásadní je otázka bezpečnosti vodáků. Užívají zejména levou stranu řečiště ve směru toku. Nutno zvážit případnou potřebu zákazu plavby nebo příslušných bezpečnostních opatření. Na to je zapotřebí upozornit projektanta. Bylo doporučeno kontaktovat Státní plavební správu.
- Způsob řešení majetkoprávního titulu (věcné břemeno) bude dohodnut s majetkovým útvarem podniku.

- Povodí Ohře, s.p. doporučuje provést opevnění levého i pravého břehu pod mostovkou, břeh je poškozené erozí. V současné době se jedná o přirozené vodní koryto.

Objednatel dále v rámci přípravy zadávací dokumentace opatřil vyjádření **Ministerstva zdravotnictví ČR – Českého inspektorátu lázní a zřídel**, jakožto dotčeného orgánu státní správy ve věcech dotčení ochranného pásma PLZ II.A při zakládání stavby. Zde se uvádějí tyto podmínky a doporučení:

- Ze strany ČILZ je zásadní způsob založení mostních pilířů – preferujeme plošné založení. V případě, že se bude jednat o plošné založení (musí být respektován hloubkový limit pro plošné zásahy v rámci zakládání stavby mostu uvedený v posudku geologických poměrů vypracovaném RNDr. T. Vylitou, AGUAS CF, s.r.o., 01/2020), musí projektová dokumentace obsahovat podmínky na ochranu přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa (dále jen „PLZ LM“) Karlovy Vary.
- Mezi takové podmínky patří např.:
 - zajištění hydrogeologického dozoru při provádění zemních prací, který bude provádět na základě ust. § 3 odst. 3 zákona ČNR č. 62/1988 Sb., o geologických pracích, ve znění pozdějších předpisů, právnická nebo fyzická osoba s osvědčením odborné způsobilosti v oboru hydrogeologie.
 - hydrogeologický dozor bude zajišťovat sledování a zaznamenávání přítoku podzemní vody do základové jámy/vrtu pro piloty. Při jejím zastižení bude měřit mineralizaci, teplotu a obsah volného CO₂ Haertlovým přístrojem. V případě, že by se při realizaci zemních prací narazilo na výron středně či silně mineralizované či proplyněné podzemní vody nebo termální vody (vodivost nad 100 mS/m, obsah CO₂ nad 300 mg/l, případně teplota vody nad 20°C), anebo na výron suchého CO₂ o koncentraci vyšší než 4% obj., anebo výtoku vody s vydatností větší než 1 l/s v úrovni terénu, byla by tato skutečnost neprodleně oznámena ministerstvu a navržen další postup prací.
 - použitá stavební mechanizace bude zabezpečena tak, aby nemohlo dojít k havarijnímu úniku nebo úkapům pohonných hmot, olejů či jiných provozních hmot do půdy, povrchových a podzemních vod. Stabilní mechanismy budou podloženy záchytnými nepropustnými vanami.
 - po skončení prací bude na ministerstvo předložena závěrečná zpráva, včetně zprávy od hydrogeologického dozoru, o provedených pracích s výsledky provedených měření. Závěrečná zpráva bude ministerstvu předložena nejpozději společně se žádostí o závazné stanovisko ke kolaudaci stavby mostu. Závěrečná zpráva bude vypracována podle ust. § 16 odst. 1 a odst. 8 vyhlášky č. 369/2004 Sb., o projektování, provádění a vyhodnocování geologických prací, oznamování rizikových geofaktorů a o postupu při výpočtu zásob výhradních ložisek. Součástí závěrečné zprávy bude rovněž čestné prohlášení dokládající, že rozsah provedených prací je v souladu s předloženou projektovou dokumentací a že se nedostal do rozporu s ochranou přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa Karlovy Vary.
- V případě, že se bude jednat o založení mostu na hlubinných základových prvcích, musí být respektován hloubkový limit pro bodové zásahy v rámci zakládání stavby mostu uvedený v posudku geologických poměrů vypracovaném RNDr. T. Vylitou, AGUAS CF, s.r.o., 01/2020. K provádění vrtaných pilot budeme kromě projektové dokumentace požadovat i hydrogeologický posudek vypracovaný osobou, která je držitelem osvědčení odborné způsobilosti v oboru hydrogeologie. Tento posudek musí hodnotit vliv zakládání na hlubinných základových prvcích na přírodní léčivé zdroje v lázeňském místě Karlovy Vary. Projektová dokumentace musí obsahovat podmínky na ochrany PLZ LM Karlovy Vary, může se jednat např. o podmínky uvedené již k bodu 1.
- Projektová dokumentace musí respektovat hloubkové limity plošných (cca 367 m n. m.) a bodových zásahů (cca 350 m n. m.) v rámci zakládání stavby mostu nebo zemních prací uvedených v posudku geologických poměrů vypracovaném RNDr. T. Vylitou, AGUAS CF, s.r.o., 01/2020.

12 Seznam příloh

1. Katastrální mapa se zákresem staveniště
2. Harmonogram plateb dle Pod-článku 14.4 Obecných podmínek
3. Technické podklady:
 - Projektová dokumentace – Most přes řeku Ohři v ulici kpt. Jaroše v Karlových Varech - SSaŽ Praha -06/1987
 - Zpráva č. D 10/18 - stavebně technický průzkum stavu předpětí nosné konstrukce mostu ev.č. M-10 (Dvorský most) - Horský s.r.o., Klánovická 286/12, 194 00 Praha, 04/2018
 - HPM M-10 (7.7.2018, Ryjáček Pavel, Ing.)
 - Zpráva č. D 25/19 - Doplnková diagnostický průzkum stavu předpětí nosné konstrukce mostu ev.č. M-10(Dvorský most) - Horský s.r.o., Klánovická 286/12, 194 00 Praha, 07/2019
 - Diagnostický průzkum spodní stavby Most M10 - Kancelář stavebního inženýrství s. r.o., Botanická 256,360 02 Dalovice, 07/2013
 - Ing. R. Toman: "Technicko - ekonomické posouzení přemostění řeky Ohře – most M10", 12/2019
 - Ing. J. Černý: Posouzení stavu Dvorského mostu a doporučení, 12/2019
 - RNDr. T. Vylita, PhD.: Rešerše a posouzení základových poměrů
 - Ing. J Štěrbá - Geotechnické poměry a doporučení pro projekt, 03/2020
 - Geodetické zaměření staveniště (Ing. Tomandlová – 03/2020)
 - Ing. Michal Drahorád, Ph.D. - Dočasná konverze stávající technologické lávky na lávku pro pěší
4. Stanoviska správců k existenci sítí a k podmínkám výstavby ve styku se sítěmi, viz kap. 11.
5. Zásady zajišťování a projednávání RDS
6. Závazný vzor Dohody o předčasném užívání Díla, sekce nebo části Díla
7. Záznamy z projednání stavebního záměru:
 - Záznam z jednání ve věci: Stavební záměr města „Obnova Dvorského mostu přes řeku Ohři v Karlových Varech – výstavba nového mostu“ ze dne 05.03.2020
 - Záznam z jednání ve věci: Stavební záměr města „Obnova Dvorského mostu přes řeku Ohři v Karlových Varech – výstavba nového mostu“ ze dne 28.05.2020
 - Záznam z jednání se stavebním úřadem z 10.03.2020
 - Záznam z jednání ve věci: Stavební záměr města „Obnova Dvorského mostu přes řeku Ohři v Karlových Varech – výstavba nového mostu“ ze dne 26.02.2020
 - Záznam č. 02/180220/T z jednání technické skupiny ve věci veřejné zakázky: „Obnova Dvorského mostu přes řeku Ohři v Karlových Varech – výstavba nového mostu“ ze dne 18.02.2020.